BnF Gallica

Notice sur le chemin de fer de Bagdad : les lignes d'Asie Mineure et les régions traversées / Ministère de la guerre, [...]

Source gallica.bnf.fr / Institut français du Proche-Orient

BnF Gallica

France. Service géographique de l'armée. Auteur du texte. Notice sur le chemin de fer de Bagdad : les lignes d'Asie Mineure et les régions traversées / Ministère de la guerre, Commission de géographie du Service géographique de l'armée. 1916.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter
utilisation.commerciale@bnf.fr.

MINISTÈRE DE LA GUERRE

COMMISSION DE GÉOGRAPHIE

DU

SERVICE GÉOGRAPHIQUE DE L'ARMÉE

NOTICE

SUR

LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

LES LIGNES D'ASIE MINEURE

ET LES RÉGIONS TRAVERSÉES

PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

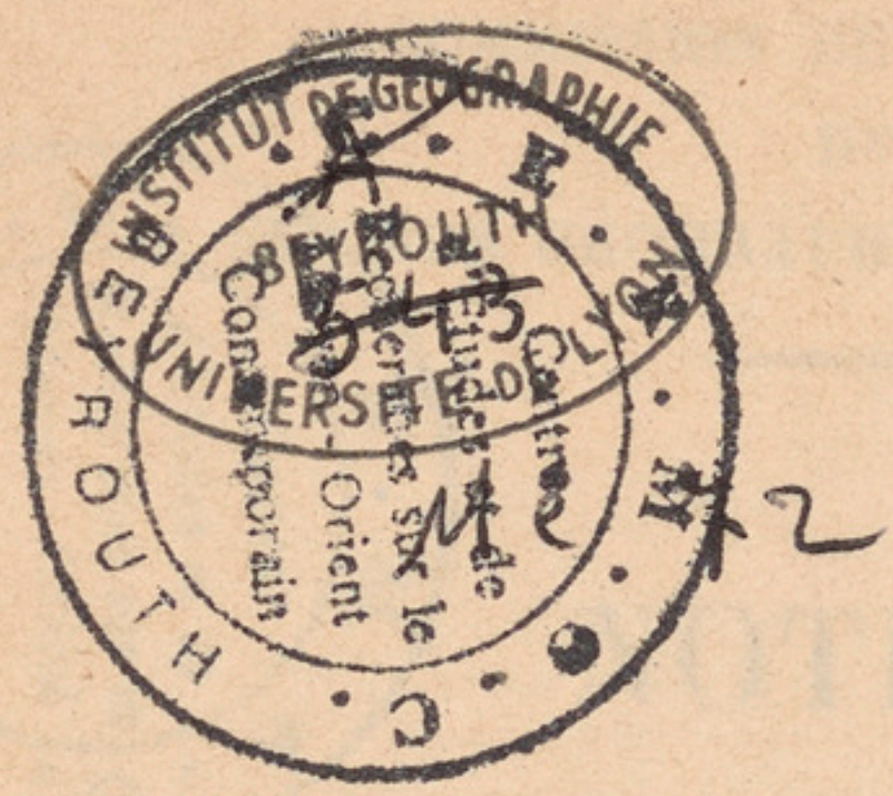
1916

CL12
286

MEDIATHEQUE IFPO - BEYROUTH
1013138

Source gallica.bnf.fr / Institut français du Proche-Orient

0-23



NOTICE

SUR

LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

LES LIGNES D'ASIE MINEURE

ET LES RÉGIONS TRAVERSÉES

CL12-286

MINISTÈRE DE LA GUERRE

COMMISSION DE GÉOGRAPHIE

DU

SERVICE GÉOGRAPHIQUE DE L'ARMÉE

C. E. R. M. O. C. Centre d'Etudes et de Recherches sur le Moyen-Orient Contemporain BEYROUTH

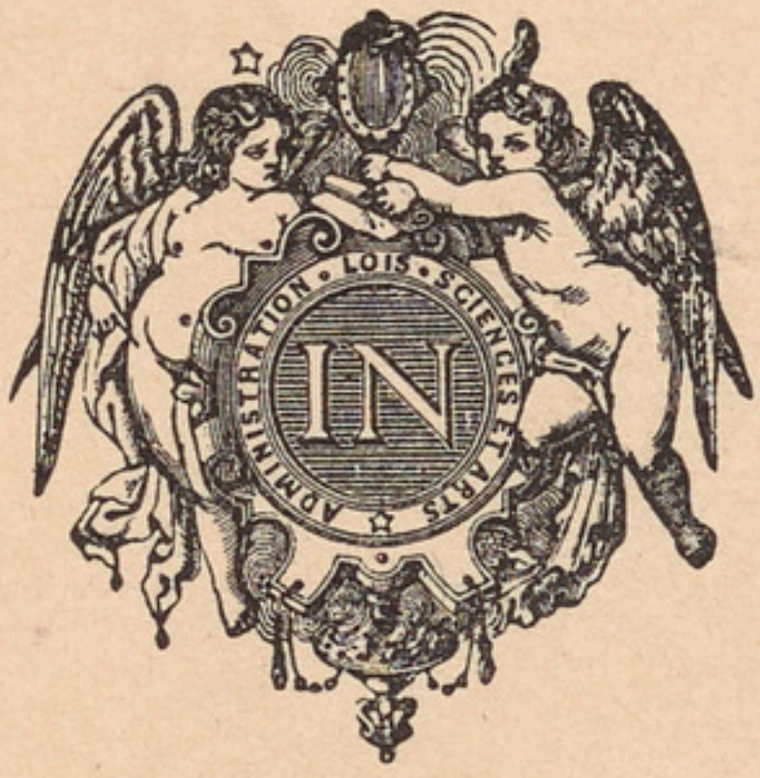
NOTICE

SUR

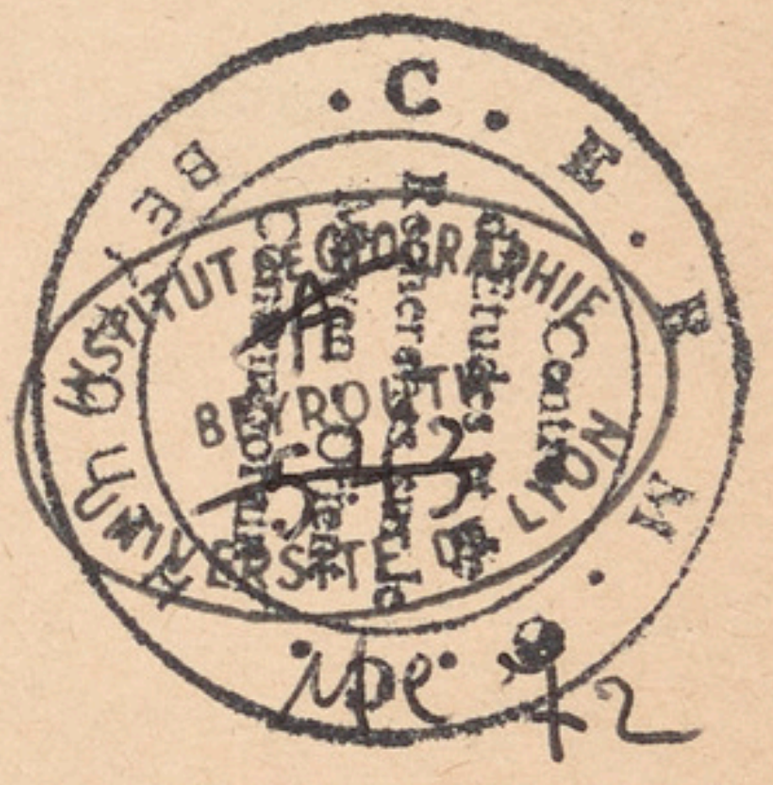
LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

LES LIGNES D'ASIE MINEURE

ET LES RÉGIONS TRAVERSÉES



Ifpo Bibliothèque Beyrouth



PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

1916

C. E. R. M. O. C.
INV AFC-1582

TABLEAU DES SIGNES ABRÉVIATIFS.

Alt.....	Altitude.
Cie.....	Compagnie.
dr.....	droite.
E.....	Est.
Emb^t^....	Embranchement.
g.....	gauche.
h.....	habitant.
haut.....	hauteur.
^k^.....	kilomètre.
^kq^.	kilomètre carré.
l.....	largeur.
L.....	longueur.
^m^.....	mètre.
mc.....	mètre cube.
maç.....	maçonnerie.
max.....	maximum.
min. ...	minimum.
N.....	Nord.
O.....	Ouest.
P^t^	Pont.
prof.....	profondeur.
S... ...	Sud.
St^on^.....	Station.
vap.....	vapeur.

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

AVANT-PROPOS 1

INTRODUCTION.

Historique 5

Les premiers chemins de fer d'Asie Mineure 6
L'intervention allemande 8
Premières concessions accordées à l'Allemagne. Le réseau d'Anatolie ... 9
Le chemin de fer de Bagdad. La préparation de l'entreprise 11
Concession à l'Allemagne du chemin de fer de Bagdad 13
Négociations avec le groupe français 16
Rachat de la ligne Mersina-Tarsous-Adana 17
La construction de la ligne 18
Négociations et arrangements pour le prolongement au delà de Bagdad. 19
La part des capitaux français dans l'entreprise du Bagdad 20

CHAPITRE PREMIER

Le réseau d'Anatolie. De Haïdar Pacha à Angora et à Konia.

I. De Haïdar Pacha à Eskichéir 23
II. D'Eskichéir à Angora 26
III. D'Eskichéir à Konia 27

CHAPITRE II.

Les réseaux de Symrne-Cassaba et prolongement et de Smyrne-Aïdin-Egherdir.

I. Les vallées de l'Hermus et du Méandre 31

La vallée de l'Hermus 31
La vallée du Caystre 33
La vallée du Méandre 34
Le climat des vallées 35

II. Smyrne 36

Le golfe et la baie de Smyrne 36
La ville et le port 37
Salubrité et climat 39
Population 40
Commerce 41
Les environs de Smyrne 41

III. Les voies ferrées partant de Smyrne 42

Réseau Smyrne-Aïdin-Egherdir 42
Réseau Smyrne-Cassaba et prolongement 43

CHAPITRE III.

Le chemin de fer de Bagdad. La traversée du Taurus.

I. De Konia à Boulgourlou 45

II. De Boulgourlou à Adana. Le Taurus 46

Le Taurus 46
L'Amanus 47
Le Kurd Dagh 48
Les rivières 48
Le Djihoun 49
Le Seihoun 49
Les Portes de Cilicie 50

III. Le tracé et la construction de la ligne. Les tunnels 51

De Boulgourlou à Karapounar 51
De Karapounar à Dorak 52
De Dorak à Adana 54

CHAPITRE IV.

De Mersina et Adana à l'Euphrate.

I. La Cilicie 55

La côte 56
Le climat 57
Les cultures 58

I. La Cilicie (Suite) :

La population 59
Les villes. — Mersina 60
Tarsous 61
Adana 62
Autres agglomérations 62
Le massif de Missis 63
Le golfe d'Alexandrette 64
Alexandrette 64

II. De la Cilicie à l'Euphrate 66

La route d'Osmanieh à Biredjik par Aïntab 66
Killis 67
Marasch 67

III. La voie ferrée d'Adana à l'Euphrate 68

CHAPITRE V.

La Haute Mésopotamie.

I. Les fleuves 71

L'Euphrate 71
Le Tigre 73

II. La bordure montagneuse et la route de Biredjik à Mossoul 74

Les monts Sindjar 74
La zone des cultures 74
Biredjik 74
Ourfa 75
Diarbékir 75
Le plateau d'Et Tor et sa bordure méridionale 76
Mossoul 77
De Mossoul à Bagdad 78
La route de la vallée de l'Euphrate 78
La navigation sur l'Euphrate 80
La navigation sur le Tigre 80

III. Le tracé de la voie ferrée 80

CHAPITRE VI.

La Basse Mésopotamie.

I. Le pays..... 83

Les déplacements de l'Euphrate et du Tigre..... 83
Les anciens canaux d'irrigation..... 85
Les projets modernes d'aménagement des eaux..... 85
Le climat..... 86
Les cultures..... 86

II. Les habitants..... 87

Les anciennes capitales..... 87
Importance de la position de Bagdad. Les relations avec la Perse. 87
Les villes et les routes de l'Irak..... 89
Les centres de pèlerinage..... 90
Le Bas Euphrate..... 91
La navigation sur le Tigre..... 92

III. Le Chat-el-Arab..... 92

Bassorah..... 92
La baie de Koweit..... 93

CHAPITRE VII.

I. Chemins de fer.

Ligne de Smyrne à Cassaba et Afion-Kara-Hissar..... 95
Embranchement de Magnésie à Soma..... 105
Ligne de Smyrne à Aïdin et Egherdir..... 107
Ligne de Haïdar Pacha à Konia..... 111
Ligne d'Eskichéhir à Angora..... 116
Ligne de Mersina à Adana..... 117
Ligne de Bagdad..... 118

Section de Konia à Kara Pounar..... 118
Section de Dorak à Mamoureh..... 119
Section d'Islahié à Alep..... 120
Section d'Alep à Djerablous..... 121
Embranchement d'Alexandrette..... 122

II. Routes.

Route d'Angora à Sivas et Erzeroum 123
Route de Mersina à Adana, Missis, Osmanieh, Aïntab et Biredjik 125
Route d'Alexandrette à Osmanieh 126
Route de Diarbékir à Sivas 127
Route de Perse à Bagdad par Kermanchah et Khanikine 128

INDEX ALPHABÉTIQUE 131

CARTES.

Carte d'Asie Mineure, Syrie, Mésopotamie.
Plan de Smyrne.

(*A la fin du volume.*)

NOTICE

SUR

LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

LES LIGNES D'ASIE MINEURE

ET LES RÉGIONS TRAVERSÉES.

AVANT-PROPOS.

Il a paru nécessaire de réunir dans une même Notice l'étude du chemin de fer de Bagdad et des lignes d'Asie Mineure. Le réseau de Bagdad qui commence à Konia n'est en effet que le prolongement du réseau d'Anatolie qui part de Haïdar Pacha, en face de Constantinople. La ligne de Haïdar Pacha à Konia est d'ailleurs en jonction à Afion-Kara-Hissar avec le réseau Smyrne-Cassaba et prolongement. Celle de Bagdad se raccorde à Yénidjé avec la ligne de Mersina à Adana; elle est reliée aussi par un embranchement à Alexandrette. Smyrne, Mersina, Alexandrette sont donc autant que Haïdar-Pacha les têtes de la voie ferrée destinée à relier la Méditerranée à Bagdad et au Golfe Persique. Dans le cas d'un démembrement de l'Empire turc qui en détacherait la Cilicie, la Syrie et la Mésopotamie, c'est Alexandrette qui deviendrait le véritable point de départ de la ligne de Bagdad.

On a ajouté à l'étude de ces lignes celle du réseau Smyrne-Aïdin-Egherdir, bien qu'il ne se raccorde pas au réseau de Bagdad, parce qu'il fournit une voie de pénétration vers Konia qui n'est distante d'Egherdir que d'une centaine de kilomètres.

On a seulement laissé de côté, parmi les lignes d'Asie Mineure, la petite ligne à voie étroite de Moudania à Brousse qui est décrite dans la Notice consacrée à la région limitrophe de la mer de Marmara. (*Notice sur la Turquie d'Europe et d'Asie. Des Dardanelles au Bosphore.*)

Les autres parties de l'Asie Mineure et la Mésopotamie ne devant

pas faire l'objet de Notices spéciales, on a donné, à propos des oies ferr ées, la description des régions traversées, en insistant plus particulièrement sur les environs de Smyrne et la Cilicie. La présente Notice complète ainsi vers le nord celle de Syrie-Palestine.

On a décrit aussi quelques-unes des routes qui prolongent le réseau ferré ou suppléent aux parties de la ligne non encore exécutées.

L'introduction est un résumé de l'histoire assez compliquée de l'entreprise allemande du chemin de fer de Bagdad.

Il n'existe pas d'ouvrage d'ensemble sur les questions traitées. On a puisé à des sources très diverses: historiques, géographiques, techniques, économiques. Quelques-unes sont indiquées en note.

On a utilisé notamment, pour certaines parties, des Notices publiées par l'État-Major anglais:

Military Report on Western Anatolia, by temporary Captain G. S. Pitcairn. July 1915.

Military Report on Syria, Prepared by the General Staff, War Office. Revised edition, 1911, 2 vol.

Ces Notices ne sont pas dans le commerce.

La meilleure carte de l'Asie Mineure occidentale est celle de A. Philippson à 1/300000. (*Topographische Karte des Westlichen Kleinasien,* Gotha, Justus Perthes, 6 feuilles, 1910-1914). Mais cette carte de dépasse pas à l'est le méridien d'Eskichéir et d'Afion-Kara-Hissar,

Il faut la compléter par la carte d'Asie Mineure de Richard Kiepert à 1/400000 (*Karte von Kleinasien,* Berlin, Dietrich, Reimer, 24 feuilles, 1901-1909). Cette carte s'étend à l'est jusqu'un peu au delà du méridien d'Erzeroum.

D'autre part, l'État-Major anglais a fait dresser un certain nombre de cartes de l'Asie Mineure orientale et des régions contiguës de la Syrie, de la Mésopotamie et de la Perse à 1/250000. Ces cartes qui ne sont pas dans le commerce portent le titre: *Eastern Turkey in Asia.* — Les feuilles parues sont les suivantes: 1 Samsun, 2 Batum, 3 Amasia-Tokat, 4 Kerasund-Karahissar, 6 Olti-Tortum, 7 Kars, 8 Sivas, 9 Divrik, 10 Erzingan, 11 Erzerum, 12 Alashgird, 13 Bayazid, 14 Nakchichewan, 15 Azizie-Geurun, 16 Malatia-

Kharput, 18 Farkin-Mush, 19 Van-Bitlis, 20 Bashkalaserai, 21 Khoi-Julfa, 22 Marash, 23 Urfa, 25 Mardin, 27 Urmia-Julamerk, 28 Alexandretta, 29 Meskene, 32 Mosul, 33 Rowanduz, 34 Serdesht, 35 Kirkuk, 36 Sulaimania, 37 Kifri, 38 Khanikin, 39 Bagdad, 40 Kerbela, 41 Samawa, 42 Hit, 43 Ana, 44 Deir-Zôr.

Pour la Basse-Mésopotamie, la meilleure carte est celle qu'a publiée l'État-Major anglais, à 1/1 000000. *Lower Mesopotamia between Baghdad and the Persian Gulf.* Geographical Section, General Staff, n° 2563 Additions and Corrections, June 1911.

Elle serait à compléter avec les levés de Sir William Willcocks et de ses collaborateurs, publiés dans *The irrigation in Mesopotamia* (portefeuille de 81 cartes, coupes et plans). London, E. et F. Spon, 1911.

INTRODUCTION.

HISTORIQUE.

La construction du chemin de fer de Bagdad a été la manifestation la plus évidente des ambitions allemandes sur la Turquie d'Asie. Tandis que la France et l'Angleterre se contentaient de pousser quelques lignes vers l'intérieur afin d'assurer aux ports de l'Asie Mineure et de la Syrie le commerce de l'arrière-pays, l'Allemagne, dernière venue dans la lutte économique, visait du premier coup beaucoup plus loin et poursuivait la création d'une des grandes lignes de trafic du globe, celle qui devait unir la Méditerranée au Golfe Persique, concurrencer le canal de Suez et menacer la puissance anglaise dans l'Inde.

Le chemin de fer de Bagdad, avec son prolongement sur Bassorah, suit la route la plus courte de la Méditerranée vers l'Inde et l'Extrême-Orient. Par là, autant que par la mer Rouge, s'acheminèrent, jusqu'à la fin du XVe siècle, les produits de l'Asie à destination de l'Europe. La découverte, par Vasco de Gama, de la route maritime qui contournait l'Afrique lui fit perdre son importance. Elle fut définitivement abandonnée après le percement de l'isthme de Suez en 1869.

Mais les Anglais, tant qu'ils ne furent maîtres, ni de l'Égypte, ni du canal, ne pouvaient se désintéresser d'une voie naturelle conduisant directement à leur plus riche colonie. Dès l'invention des chemins de fer, ils se préoccupent d'y construire une voie ferrée. En 1837, le colonel Chesney étudie un projet de ligne partant de Suedieh sur la côte N. de Syrie, et, par Alep et Bagdad, aboutissant en Mésopotamie. Il en obtient, en 1857, la concession du Gouvernement turc, au lendemain du firman égyptien qui accordait à Ferdinand de Lesseps le percement de l'isthme. Le projet avorta, faute de pouvoir réunir les fonds nécessaires à l'entreprise; mais périodiquement, en 1868, en 1872, en 1880, en 1882, on le voit reparaître avec la constitution de comités à la Chambre des Communes, l'envoi de missions techniques, l'étude

de nouveaux tracés, jusqu'au moment où l'installation de l'Angleterre en Égypte et le contrôle assuré à son profit du canal de Suez lui permettent de se relâcher un peu de cette préoccupation. La cession qu'elle obtint de l'île de Chypre, prix de l'appui qu'elle accorda au Gouvernement turc en 1878, lors du Congrès de Berlin, lui assurait d'ailleurs la surveillance du point de départ de la voie ferrée sur la côte de Syrie.

De leur côté, les Français, désireux d'étendre jusqu'à la Mésopotamie leur influence prépondérante en Syrie, s'intéressaient aussi au chemin de fer de l'Euphrate, mais un projet présenté par l'ingénieur Dumont ne fut pas accepté par la Porte.

Il n'est pas jusqu'aux Russes qui n'aient tenté également sans succès de se faire octroyer la concession d'un chemin de fer allant de Tripoli de Syrie au Golfe Persique. Maîtres, depuis 1878, d'une partie de l'Arménie, voisins des sources de l'Euphrate, ils ne pouvaient voir sans méfiance des concurrents s'installer sur le cours moyen du fleuve, au débouché des routes de la Perse.

Les Turcs eux-mêmes se rendaient compte de l'énorme avantage que leur procurerait un chemin de fer mettant Constantinople en relation avec une des parties les plus reculées de l'Empire. C'était pour eux le meilleur moyen d'assurer l'autorité du Sultan sur les tribus arabes, à peine soumises, de la Mésopotamie, c'était aussi le seul moyen d'amener rapidement en Europe, pour la défense de l'Empire, les troupes lointaines des provinces asiatiques.

Les premiers chemins de fer d'Asie Mineure. — En 1871, le Gouvernement ottoman avait fait étudier par l'ingénieur autrichien Wilhelm Pressel le plan d'un réseau de chemins de fer pour l'Anatolie avec prolongement sur la Mésopotamie. De ce plan qui s'est précisé par la suite une très petite partie seulement fut exécutée à cette époque : le tronçon de 92^k partant de Haïdar Pacha, le port de Scutari, en face de Constantinople et aboutissant à Ismid, au fond du golfe du même nom. Construite en régie aux frais du Gouvernement ottoman, cette ligne fut achevée en 1875.

Ce n'était là qu'une amorce, une petite voie de pénétration de bien moindre importance que celles qui existaient déjà à cette époque au départ de Smyrne, les lignes de Smyrne à Aïdin et de Smyrne à Cassaba.

La première concession de chemin de fer accordée par les Turcs en Asie Mineure fut celle de Smyrne à Aïdin, dans la riche plaine du Méandre. Elle fut obtenue en 1856 par un groupe anglais. Smyrne, au débouché des routes de l'intérieur par les vallées de l'Hermus (Guédiz tchaï) et du Méandre, est le plus grand centre commercial de la péninsule et les intérêts anglais y étaient prépondérants. La durée de la concession était de cinquante ans, avec garantie d'intérêt de 6 p. 100 sur le capital employé à la construction. La ligne, à voie large, avait 130^{k} de longueur. Bientôt après, en 1863, les Anglais obtenaient la concession de la ligne de Smyrne à Cassaba, dans la vallée de l'Hermus (93^{k}, même garantie d'intérêt), mais, après 1870, le Gouvernement turc faisait exécuter par les soins de M. Samuel Bayliss, représentant de la Compagnie-Smyrne-Cassaba, le prolongement de cette ligne jusqu'à Alachéir (76^{k}) et remettait immédiatement l'exploitation de cet ronçon à la Compagnie. Accordée pour seize ans, cette concession devait prendre fin en 1891.

L'exploitation par l'État de la ligne Haïdar Pacha-Ismid ne fut pas rémunératrice. En 1880 cette exploitation fut cédée à un groupe de financiers où l'influence anglaise était prépondérante. La concession était faite pour vingt ans avec faculté de rachat à toute époque.

L'Angleterre avait donc obtenu en Asie Mineure de précieux avantages. Elle était, en fait, maîtresse de toutes les lignes de pénétration. Mais, bien qu'elle eût rendu aux Turcs un immense service en 1878, en faisant reviser à Berlin, après la victoire russe, le traité désastreux pour eux de San Stéfano, son installation en Égypte en 1882 la rendait suspecte et inquiétait le Gouvernement ottoman déjà mécontent de la cession qu'il avait été obligé de lui consentir de l'île de Chypre. Depuis cette époque, les intérêts anglais ont toujours été combattus à Constantinople, l'histoire des chemins de fer d'Asie Mineure le montre avec évidence.

Des deux compagnies anglaises exploitant le double réseau partant de Smyrne, l'une s'est trouvée évincée par une compagnie française, l'autre a vu ses efforts de pénétration jusque sur les plateaux intérieurs d'Asie Mineure complètement paralysés.

L'exploitation par la Compagnie anglaise Smyrne-Cassaba du tronçon Cassaba-Alachéir devait prendre fin en 1891; mais la Compagnie avait fait au Gouvernement turc une avance de

12 600 000 francs qui ne put être remboursée à la date fixée et la ligne resta en nantissement entre les mains de la Compagnie. En 1893, un syndicat français paya la dette et racheta la ligne tout entière. Il obtenait la nouvelle concession pour 99 ans avec droit de prolongement jusqu'à Afion Kara Hissar, à la jonction de la future ligne d'Eskichéir à Konia.

Le réseau de la Compagnie française (Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement) comprenait 519^{k}, avec l'embranchement de 92^{k} de Magnésie à Soma, dont la concession, sans garantie d'intérêt, avait été obtenue en 1897. Il s'est complété depuis par le prolongement de l'embranchement de Soma jusqu'à Panderma, sur la mer de Marmara, soit, au total, 702^{k} de lignes à voie large. Ce réseau aboutit à la mer en deux points, à Panderma et à Smyrne, et constitue actuellement un des débouchés de la grande ligne de Bagdad.

La Compagnie anglaise de Smyrne à Aïdin n'a pu obtenir le prolongement du rail, par tronçons successifs, que jusqu'à Egherdir, avec un certain nombre d'embranchements, au total 610^{k}, dont 471 pour la ligne principale de Smyrne à Egherdir. Tout ce réseau est également à voie large.

Enfin la compagnie, en majorité anglaise, qui exploitait la ligne Haïdar Pacha-Ismid s'est vue, elle aussi, évincée par une compagnie allemande.

L'intervention allemande. — C'est l'Allemagne en effet qui recueillit à Constantinople tout le bénéfice du Congrès de Berlin. Elle n'avait, jusque-là, montré aucune prétention au partage de l'Empire turc. La phrase bien connue de Bismarck : « La question d'Orient ne vaut pas les os d'un grenadier poméranien » est de 1876. Très habilement elle entre en scène à partir de 1878. Forte du prestige de ses victoires de 1870, elle est appelée en 1882 à réorganiser l'armée turque, et le général von der Goltz, chef de la mission militaire envoyée à Constantinople, ne tarde pas à gagner les sympathies du Sultan. Toutes les commandes militaires vont désormais aux usines Krupp. A mesure que grandit son industrie, l'Allemagne se voit contrainte à chercher partout des débouchés. L'Asie Mineure et les autres provinces de l'Asie turque lui apparaissent comme un champ ouvert au commerce allemand, en attendant peut-être une prise de possession plus directe. Toute

l'attention de l'Allemagne se porte sur les pays turcs; des missions y sont envoyées, des livres aux titres retentissants sont lancés dans le public, comme celui du docteur Sprenger en 1886 : «La Babylonie, la terre la plus riche du passé et le champ de colonisation le plus rémunérateur du présent» (*Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart*). Les Pangermanistes vont jusqu'à réclamer le protectorat sur toute la Turquie d'Asie. Le Gouvernement, les Banques sont à la tête du mouvement que favorise une diplomatie sans scrupules. Une des premières visites de Guillaume II, après son arrivée au trône, en 1888, est pour le Sultan Abdul Hamid, dont il se proclame «le véritable ami» dans l'inscription gravée sur la fontaine monumentale qu'il fait élever à Constantinople. Il renouvelle, en 1898, ses protestations de dévouement et d'amitié, lors de son théâtral voyage en Syrie et aux Lieux saints. C'est alors — au lendemain des massacres d'Arménie — qu'il prononce à Damas sur le tombeau du Sultan Saladin les fameuses paroles : «Puisse Sa Majesté le Sultan et les 300 millions de Musulmans qui le vénèrent être asssurés que l'Empereur d'Allemagne est leur ami pour toujours». De ces bruyantes manifestations le Sultan était trop fin pour être dupe. Ce qu'on a publié, en 1913, de ses mémoires est significatif à cet égard. Mais l'amitié de l'Allemagne paraissait favorable à sa politique, qui consista toujours à opposer les unes aux autres les ambitions des puissances européennes, et comment se serait-il dégagé de cette emprise? Un moment tout parut remis en question par la révolution de 1908. Ce ne fut qu'une alerte: les Jeunes Turcs apparurent bientôt, dans leur nationalisme défiant, plus amis que jamais de l'Allemagne. Les événements ont montré jusqu'où allait sa mainmise.

Premières concessions accordées à l'Allemagne. — Le réseau d'Anatolie. — En 1880, comme on l'a vu, la Turquie avait dû renoncer à exploiter elle-même la ligne de Haïdar Pacha à Ismid, en conservant toutefois un droit de rachat. C'est en vain que la Compagnie avait demandé la concession du prolongement de cette ligne vers l'intérieur. Brusquement, en 1888, on apprit que le Gouvernement venait de racheter le droit d'exploitation de la ligne pour le rétrocéder à M. Kaulla, mandataire de la *Deutsche Bank* et de la *Wurtembergische Vereins Bank* de Stuttgart. Cette

concession nouvelle était accordée pour 99 ans. M. Kaulla obtenait en même temps la concession du prolongement de la ligne jusqu'à Angora, en plein cœur de l'Asie Mineure, à 486^{k} d'Ismid, avec une garantie de recette kilométrique brute de 15 000 francs par an. Une garantie de 10 300 francs était également assurée pour la ligne de Haïdar Pacha à Ismid. Aussitôt après, en janvier 1889, une compagnie était formée à qui les banques repassaient leur privilège, la Société concessionnaire du chemin de fer ottoman d'Anatolie. Celle-ci confiait la construction de la ligne à un censortium formé de la maison Holzmann, de Francfort, et de la Régie générale de chemins de fer, de Paris. Ce fut la Régie générale qui dirigea l'exécution des travaux. Tout le matériel fixe ou roulant fut fourni par des maisons françaises ou belges. Les entrepreneurs furent en majorité italiens. Le coût de la ligne fut d'environ 75 millions de francs.

Malgré les difficultés d'exécution, les travaux de la ligne furent très rapidement conduits. Commencés en 1889, ils étaient terminés le 1er décembre 1892, avant même que le terme fixé eût été atteint.

Elle n'était pas encore en exploitation que déjà de nouveaux prolongements étaient décidés. En février 1893, la Société des chemins de fer d'Anatolie obtenait la concession, pour 99 ans : 1° d'une ligne allant d'Angora à Césarée (Kaisarieh); 2° d'un embranchement partant de la ligne d'Eskichéir à Angora et se prolongeant jusqu'à Konia.

La ligne d'Angora à Césarée n'a pas été exécutée jusqu'à présent; mais la seconde fut poussée avec activité. Elle comprenait, avec un petit embranchement d'Alayund à Kutahia, 445^{k}. La garantie kilométrique n'engageait le Gouvernement que jusqu'à concurrence de 5 000 francs, chiffre qui fut élevé dans la suite à 6 750 francs. La Compagnie émit 15 millions de francs d'actions et 72 millions de francs d'obligations. La ligne fut ouverte à l'exploitation en juillet 1896. Cette fois la construction fut faite par la maison Holzmann. Le matériel fixe et roulant fut acquis en Allemagne et pour une très petite part en France (maison Cail, de Denain).

Ainsi, en huit ans, de 1888 à 1896, l'Allemagne, par l'intermédiaire de la *Deutsche Bank*, s'était rendue maîtresse du plus long des réseaux alors en exploitation en Asie Mineure, et d'un

réseau qui, visiblement, était destiné à être complété, soit par Angora, soit par Konia, dans la direction de la Mésopotamie.

Le chemin de fer de Bagdad. La préparation de l'entreprise. — De 1896 à 1902 la question du chemin de fer de Bagdad va subir un temps d'arrêt. Non pas que les Allemands restent inactifs, loin de là, mais il leur faut aplanir des difficultés, vaincre les résistances étrangères, s'assurer aussi les moyens financiers nécessaires à l'exécution de la ligne.

D'abord, sur le tracé à adopter on hésitait encore. Deux projets étaient en présence : l'un avait été étudié par l'ingénieur autrichien Pressel, l'autre par le colonel allemand Hildebrandt.

Le tracé Hildebrandt partait de Konia, et, par Eregli, se dirigeait vers la chaîne du Taurus qu'il traversait pour venir se raccorder, dans la plaine de Cilicie, avec une petite ligne déjà construite, allant du port de Mersina à Adana. Il traversait ensuite la chaîne de l'Amanus, puis l'Euphrate, passait au voisinage de Mardin et atteignait Mossoul, puis, par la vallée du Tigre, Bagdad. avec prolongement éventuel sur Bassorah et le Golfe Persique. Pressel objectait à ce tracé les difficultés de la traversée du Taurus et de l'Amanus. Il proposait de passer par Sivas, Kharpout et de descendre sur Diarbékir pour rejoindre ensuite directement Mossoul.

Ce second projet était certainement le plus économique, mais il laissait de côté le golfe d'Alexandrette. Il excluait la possibilité de se raccorder aux lignes de Syrie par Alep. D'ailleurs il rencontra l'opposition formelle de la Russie qui, en avril 1900, imposa à la Porte un droit de préférence pour la construction des voies ferrées dans le bassin de la mer Noire.

C'est donc pour le prolongement de la ligne déjà exécutée jusqu'à Konia que se décida le Gouvernement ottoman. Le 23 décembre 1898, au lendemain du voyage de Guillaume II en Palestine, un accord était signé entre Zihni Pacha, Ministre des Travaux publics, et le docteur von Siemens, au nom de la Compagnie du chemin de fer d'Anatolie, qui donnait à cette Compagnie les autorisations nécessaires en vue d'effectuer les études préalables de la ligne de Bagdad et lui en réservait la concession. L'annonce de cet accord fut accueillie en Allemagne comme celle d'une grande victoire. L'Empereur adressa au Sultan un télégramme enthousiaste.

Mais bien des difficultés subsistaient. Tout d'abord, il importait de ne pas laisser une autre puissance s'installer au terminus de la ligne, à Haïdar Pacha. En avril 1899, la Compagnie du chemin de fer d'Anatolie reçut la concession de la construction et de l'exploitation du port, des quais et des entrepôts de Haïdar Pacha, et la repassa à une petite société allemande, la Société du port de Haïdar Pacha.

Comme conséquence, les Allemands auraient voulu aussi mettre la main sur le port et les quais de Constantinople. Mais la concession des travaux de ce port, de ses quais et de ses entrepôts avait été attribuée, en 1894, à une compagnie française. On travailla donc à essayer de la déposséder de son privilège. A l'instigation de l'ambassadeur d'Allemagne Marschal von Bieberstein, le Gouvernement suscita à la compagnie des difficultés qui retardèrent les travaux. Les Allemands insistaient pour que le Gouvernement turc rachetât à la Société son privilège et, comme il n'avait pas les ressources nécessaires, ils insinuaient que la *Deutsche Bank* était prête à les fournir. La *Deutsche Zeitung* écrivait, en novembre 1902 : « Après que les quais seront achevés par les Allemands, nous pourrons établir des tarifs qui mettront fin à tout commerce non allemand; nous grouperons tous les chemins de fer et les quais de Constantinople et de Haïdar Pacha en un grand trust allemand placé sous le contrôle de la *Deutsche Bank*. Les chemins de fer ne transporteront que des marchandises allemandes, et ainsi la Turquie deviendra une province allemande. »

Toutes ces manœuvres échouèrent grâce à la fermeté de l'ambassadeur français à Constantinople, M. Constans. La Société parvint même à faire reviser les clauses les plus défavorables de son contrat avec le Gouvernement turc et à éviter le rachat.

Mais il restait à réunir les sommes considérables nécessaires à la construction du Bagdad. L'Allemagne à elle seule était hors d'état de les fournir. Elle travailla donc à s'assurer l'appui des marchés anglais et français. Il fallait pour cela éviter de heurter trop visiblement les intérêts rivaux, paraître même leur faire une part, présenter l'affaire comme une entreprise internationale. C'est à quoi s'employèrent les représentants puissamment soutenus de la *Deutsche Bank* et de la Compagnie d'Anatolie.

La Compagnie française Smyrne-Cassaba avait obtenu, comme on l'a vu, en 1893, de prolonger son réseau jusqu'à Afion Kara

Hissar, future station de la ligne d'Anatolie. Malgré les difficultés de construction dans une région très montagneuse, les travaux exécutés par la Régie générale de chemins de fer (compagnie française) étaient achevés en décembre 1897. La voie de raccordement à Afion Kara Hissar entre la station du Smyrne-Cassaba et celle du chemin de fer d'Anatolie était construite dès cette époque; mais l'autorisation d'y poser les rails n'avait pas alors été accordée.

Le groupe français intéressé dans les chemins de fer de Turquie ne pouvait rester indifférent à l'entreprise allemande. Des pourparlers s'engagèrent en 1899 entre les représentants de la *Deutsche Bank* et de la Société des Chemins de fer d'Anatolie d'une part, et ceux de la Banque ottomane et de la Compagnie Smyrne-Cassaba, d'autre part. Pour faciliter l'entente, deux membres du Conseil d'administration de la Compagnie d'Anatolie entrèrent dans le Conseil d'administration de la Compagnie Smyrne-Cassaba et réciproquement.

Les négociations furent très laborieuses et plusieurs fois interrompues, chacun des groupes prétendant avoir part égale dans les apports et les bénéfices et, comme conséquence, dans la direction de l'entreprise. Il fallait en outre tenir compte des intérêts anglais et russes. Ce qui compliquait les choses c'est que la question qui se posait était celle de savoir si les obligations de la compagnie à créer seraient émises sur le marché français. L'Allemagne tenait beaucoup à cette clause. C'était pour elle comme une levée de l'interdit qui pesait sur ses titres à la Bourse de Paris. A plusieurs reprises on annonça que l'entente était faite sur le pied de l'égalité. En réalité, elle ne se fit que plus tard, et dans des conditions très différentes.

En attendant, l'Allemagne négociait avec la Turquie, et faisait réserver comme on l'a vu à la Compagnie d'Anatolie la concession du prolongement de ses lignes sur Bagdad.

Les études pour le projet du Bagdad furent rapidement conduites. Elles furent exécutées par une mission composée d'ingénieurs et de représentants de la *Deutsche Bank*, sous la direction du Consul général d'Allemagne à Constantinople.

Concession à l'Allemagne du chemin de fer de Bagdad. — La concession définitive du chemin de fer de Konia à Bagdad

fut accordée par une convention du 8/21 janvier 1902, à la Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie. Cette convention et le firman du Sultan qui la confirmait furent remplacés l'année suivante (20 février/5 mars, 17/30 juillet 1903) par une seconde convention et un second firman qui en précisaient les termes et en modifiaient les conditions financières. C'est donc au texte de ces documents de 1903 qu'il faut se rapporter. En voici les dispositions principales.

La concession d'une ligne de chemin de fer à voie large allant de Konia à Bagdad par Adana, puis de Bagdad à Bassorah et à un point à déterminer sur la côte du Golfe Persique est accordée pour 99 ans à la Société impériale du chemin de fer ottoman d'Anatolie, avec un certain nombre d'embranchements dont le plus important est celui d'Alep, par où le réseau se rattachera au réseau de Syrie. Le même terme de la concession est étendu aux lignes déjà construites de Haïdar-Pacha à Konia et à Angora. La nouvelle ligne sera entreprise par tronçons successifs de 200^{k} [1] et la durée de la concession partira pour chacun d'eux du versement des sommes représentant la garantie accordée pour la construction. La Compagnie obtient en outre un droit de préférence pour toute ligne partant de son réseau qui aboutirait à la mer entre Mersina et Tripoli de Syrie. Elle obtient aussi le droit de construire des ports à Bagdad, à Bassorah et sur le Golfe Persique. La Société concessionnaire s'engage à exécuter sur les lignes de Haïdar Pacha à Angora et à Konia les réfections nécessaires pour un service de trains express, et ce, jusqu'à concurrence de 8 millions de francs. Elle reçoit, pour la construction, une annuité de 11 000 francs par kilomètre, et une autre de 4 500 francs pour frais d'exploitation, au total une garantie annuelle et kilométrique de 15 500 francs. Enfin une société spéciale devra être constituée pour la construction et l'exploitation du nouveau réseau, qui prendra le titre de Société impériale ottomane du chemin de fer de Bagdad.

Quatre autres conventions ont été conclues depuis :

1° (20 mai/2 juin 1908) pour l'exécution du tronçon Boulgourlou-Hélif ;

---

[1] Cette clause n'a pas été observée. En fait, il n'y a eu, jusqu'à Bagdad, que 3 tronçons : Konia-Boulgourlou, Boulgourlou-Tel Hélif, Tel Hélif-Bagdad.

2° (8/21 mars 1911) pour l'exécution du tronçon Hélif-Bagdad; ces deux tronçons avec la même garantie;

3° (24 février/9 mars 1910) pour le raccordement à Yénidjé de la ligne de Bagdad avec la ligne de Mersina à Adana;

4° (8/21 mars 1911) pour l'exécution de l'embranchement d'Alexandrette, celui-ci sans garantie d'aucune sorte.

La garantie kilométrique accordée pour les différents tronçons de la ligne distingue les frais d'exploitation et les frais de construction. Pour les frais d'exploitation la garantie doit être fournie par l'excédent des garanties antérieurement affectées au réseau du chemin de fer d'Anatolie (revenus de certains sandjaks encaissés par la Commission de la Dette publique ottomane). Pour les frais de construction qui exigent le versement immédiat d'un capital beaucoup plus considérable, une combinaison assez compliquée a été trouvée, qui se résume en ceci: l'État turc remet à la Société jusqu'à concurrence de la somme due pour chaque tronçon des titres d'obligations 4 p. o/o amortissables en 99 ans (durée de la concession pour chaque tronçon). Ces titres sont placés par la Société au fur et à mesure des besoins de la construction, l'intérêt restant à la charge de l'État. C'est ainsi que, pour le premier tronçon de Konia à Boulgourlou, une première tranche d'obligations représentant un capital nominal de 54 millions de francs a été remise à la Société.

La Société spéciale prévue pour la construction et l'exploitation de la ligne de Bagdad fut constituée le jour même où la concession était définitivement accordée (20 février/5 mars 1903). Le siège en était fixé à Constantinople. Le Conseil d'administration devait se composer de onze membres au moins, dont deux désignés par la Société des chemins de fer d'Anatolie et deux sujets ottomans.

La Société a constitué elle-même, en 1904, pour la construction de la ligne une sorte de filiale : la Société pour la construction de chemins de fer en Turquie, dont le siège est à Glaris, en Suisse, en raison des facilités spéciales que présentait pour son organisation la législation du canton.

Le capital social du chemin de fer de Bagdad se compose de quinze millions d'actions qui représentent le fonds de roulement et ont été souscrites par chacun des groupes participants (30 p. 100

à la France). Quant aux obligations remises comme on l'a vu par le Gouvernement turc, elles ont été émises publiquement en Belgique, Suisse, Pays-Bas, Allemagne, Autriche, partout où la *Deutsche Bank* avait des succursales. Le conseil d'administration comprend : onze Allemands, huit Français, quatre Ottomans, deux Suisses (allemands), un Autrichien et un Italien. La majorité est donc acquise à l'Allemagne. Si l'on ajoute que le Président, le Directeur et le Directeur adjoint de la Compagnie d'Anatolie font partie du Conseil de la Compagnie de Bagdad, que les deux sociétés ont les même locaux à Constantinople, on reconnaîtra que la seconde société est à peine distincte de la première. Ce n'était pas ainsi qu'était envisagé l'accord entre les intérêts allemands et les intérêts français lors des pourparlers engagés en 1899. Que s'était-il donc passé?

Négociations avec le groupe français. — Lorsqu'on apprit en France, au début de l'année 1902, que la concession du chemin de fer de Bagdad était accordée à la Compagnie allemande des chemins de fer d'Anatolie, et que des intérêts français pouvaient être engagés dans l'affaire, l'émotion fut vive. Un projet de loi fut déposé le 24 mars à la Chambre des députés, en vertu duquel aucune émission de titres destinés à permettre la construction du Bagdad ne pourrait être autorisée en France sans un vote du Parlement. L'auteur de cette proposition montrait les avantages économiques et même stratégiques que l'Allemagne devait retirer de cette ligne. Le projet ne fut pas pris en considération, mais la défiance était éveillée. La Russie, l'Angleterre elle-même se montraient très mécontentes. Le 19 novembre suivant, le Ministre des Affaires étrangères disait à la Chambre : « Si ce chemin de fer doit se faire, il est désirable que les intérêts français y soient représentés; mais les capitaux français doivent faire payer à sa valeur le concours qu'on sollicite d'eux. Le Gouvernement, autant qu'il peut intervenir dans ces affaires, ne saurait conseiller leur participation que pour autant que ces capitaux obtiendraient préalablement la garantie que, soit dans la direction, soit dans la construction, soit dans l'exploitation de l'entreprise, ils auront une part égale à celle de l'étranger le plus favorisé». Ces conditions n'ayant pas été remplies, l'émission des obligations remises à la Compagnie du Bagdad n'a pas été autorisée

par le Gouvernement français. Mais réciproquement, pourrait-on dire, c'est parce que les Allemands ne purent se faire promettre que les titres seraient émis sur le marché français, et parce qu'ils se rendirent compte qu'ils ne forceraient pas l'entrée de la Bourse de Paris qu'ils reprirent la haute main sur le Bagdad, sans négliger pour cela les avantages même limités que pouvait leur procurer la participation de quelques banques françaises.

Voici comment, en 1903 seulement, furent réparties les participations à l'entreprise du chemin de fer de Bagdad, autrement dit quel a été la part des différents groupes dans la constitution du capital-actions de la Compagnie :

A la *Deutsche Bank*	40 p. 100
A la Banque ottomane représentant les intérêts français	30
A la Compagnie du chemin de fer d'Anatolie	10
A diverses Sociétés suisses	7,5
A diverses Sociétés autrichiennes	7,5
A diverses Sociétés italiennes et turques	5
TOTAL	100

En somme, le seul avantage immédiat qu'ait retiré la Compagnie Smyrne-Cassaba de son entente avec la Compagnie d'Anatolie et la Compagnie du Bagdad a été la levée de l'interdit qui l'empêchait de se rattacher à Afion Kara Hissar avec la ligne d'Anatolie. Les trains ont passé à partir du 1er décembre 1908. Mais elle n'a pas pour cela pu détourner vers Smyrne la part du trafic qui semblerait devoir prendre ce chemin, les Compagnies allemandes restant maîtresses des tarifs.

Rachat de la ligne Mersina-Tarsous-Adana. — Le tracé adopté pour la ligne de Bagdad prévoyait un raccordement dans la plaine de Cilicie, avec la ligne, longue de 67k, déjà construite entre Mersina et Adana. La concession en avait déjà été accordée en 1883 à deux sujets ottomans qui vendirent leurs droits à un syndicat anglo-français. Les travaux furent terminés en 1886 et l'exploitation fut d'abord laborieuse. Elle avait réussi cependant à

donner des bénéfices et la Compagnie cherchait même à s'étendre vers l'intérieur lorsque le privilège accordé à la Compagnie du Bagdad de se raccorder avec tout point situé sur la côte entre Mersina et Tripoli la mit à la discrétion de sa puissante rivale. La ligne de Mersina à Adana a été rachetée pour un prix élevé, en 1906, par la *Deutsche Bank*. La lutte était impossible. L'abandon à l'Allemage de ce tronçon de ligne n'en a pas moins été déplorable.

La construction de la ligne. — La première section du Bagdad, de Konia à Boulgourlou, a été terminée en 1905 et pour ce premier tronçon seulement 15 p. 100 de la construction ont été réservés au groupe français (Régie générale de chemins de fer). Immédiatement après, on s'est préoccupé d'entreprendre à la fois celle de la seconde et de la troisième, soit un parcours de 840 kilomètres compris entre Boulgourlou et Tel Hélif. C'est la partie la plus difficile de la ligne, puisqu'elle comporte la traversée des deux hautes chaînes du Taurus et de l'Amanus. Sa construction devait entraîner de très fortes dépenses. Or les revenus antérieurement concédés pour gager l'emprunt de 54 millions de francs affecté à la construction du premier tronçon étaient insuffisants pour servir de garantie à des emprunts nouveaux. La Compagnie a obtenu du Gouvernement turc qu'il assure cette garantie sur les 75 p. 100 dont il dispose sur des excédents des revenus gérés par l'Administration de la Dette publique ottomane. Cette ressource devait permettre de gager deux emprunts dont le premier, de 108 millions de francs, a été émis en 1912. Les titres du second, 119 millions de francs, sont encore entre les mains de la Compagnie. On sait en effet, par le rapport du Conseil d'administration de la Société pour la construction de chemins de fer en Turquie présenté en décembre 1915 à l'Assemblée générale des actionnaires, qu'il n'a pas été possible, par suite de la guerre, de réaliser pendant l'exercice 1914-1915, « d'autres séries de l'emprunt Bagdad ». 28 millions de ses disponibilités ont été avancés par la Société de construction à la Société du Bagdad. Il n'est pas sans intérêt de savoir que, même depuis la guerre, mais avant l'entrée de la Turquie dans la lutte, le consortium allemand avait fait un appel au groupe français par l'intermédiaire de banques suisses, lui demandant de contribuer à l'exécution de travaux

urgents. Cette demande a reçu la réponse qu'on pouvait attendre.

En même temps qu'on entreprenait les travaux de la deuxième et de la troisième section, on les attaquait aussi du côté de Bagdad, dans la direction de Mossoul.

On verra, dans la suite de cette étude, quel est l'état exact de l'avancement de la ligne entre Boulgourlou et Bagdad.

Négociations et arrangements pour le prolongement au delà de Bagdad. — Sur les arrangements qui sont intervenus par la suite entre l'Allemagne, la Russie et l'Angleterre, pour la construction d'un embranchement de Bagdad en Perse et le prolongement de la ligne de Bagdad à Bassorah, il est à peine besoin d'insister, puiqu'ils n'ont pas reçu de commencement d'exécution et sont devenus caducs.

Il suffira d'indiquer qu'en août 1911, après l'entrevue du tsar et de l'empereur à Potsdam, un accord fut conclu, réservant à l'Allemagne la construction d'une ligne s'embranchant à Sadieh, entre Bagdad et Mossoul, sur la ligne principale, et s'avançant jusqu'à la frontière persane à Khanikine. Les Russes, de leur côté, se sont engagés à prolonger cette ligne de Khanikine à Téhéran, étant entendu que si dans un délai de deux ans après l'arrivée du rail à Khanikine les travaux ne sont pas commencés, l'Allemagne aura la faculté de solliciter la concession de ce prolongement,

Avec l'Angleterre, de longues négociations avaient abouti, le 15 juin 1914, à une convention dont les termes n'ont pas été publiés, mais sur laquelle Sir Edward Grey a donné le 29 juin à la Chambre des Communes quelques explications. Il en résulte que la ligne de Bagdad devait être continuée par les Allemands, mais seulement jusqu'à Bassorah, et que les Anglais jouiraient sur cette ligne de droits et de tarifs égaux à ceux dont bénéficieraient les sujets de toute autre nation. Deux Anglais devaient entrer dans le Conseil d'administration du Bagdad, de façon à pouvoir surveiller l'exploitation de la ligne. Tout prolongement au delà de Bassorah devait être subordonné à une entente avec l'Angleterre. Sir E. Grey a déclaré enfin que la situation dans le Golfe Persique ne devait pas être troublée, ce qui veut dire sans doute que l'Allemagne et la Turquie reconnaissaient l'indépendance du cheikh de Koweit, devenu en fait, depuis longtemps, un protégé anglais. La baie de Koweit, située immédiatement à l'O. de

l'embouchure incommode du Chat-el-Arab, est une position maîtresse dans le Golfe Persique. C'est là que les Allemands, dans le projet primitif, voulaient faire aboutir le chemin de fer de Bagdad mais l'Angleterre veillait et s'est assuré sinon la possession, du moins le contrôle, du seul port qui puisse être pratiquement le terminus de la ligne.

Part des capitaux français dans l'entreprise du Bagdad. — Le chemin de fer de Bagdad est donc une entreprise allemande, mais avec participation de capitaux étrangers, notamment de capitaux français. Quelle est la part de ces capitaux?

Il faut d'abord bien distinguer la Compagnie du chemin de fer d'Anatolie de la Compagnie du Bagdad, dont le réseau ne commence qu'à Konia. La Compagnie d'Anatolie possède un capital-actions qui a été porté successivement jusqu'à 135 100 000 francs, et un capital-obligations (émises en 1890-1894 et 1912) qui s'élève à 224 400 000 francs. Les banques françaises n'ont rien fourni de ce double capital.

En ce qui concerne le chemin de fer de Bagdad, le groupe français, représenté par la Banque ottomane, a dû souscrire 30 pour 100 du capital-actions. Sa part se monte, de ce fait, à 4 200 000 francs (8 400 actions de 500 francs). Ces actions sont encore aujourd'hui dans le portefeuille des banques intéressées. Quant aux obligations, le mécanisme de leur émission a été expliqué plus haut. Elles sont remises, en tranches successives, par le Gouvernement turc à la Compagnie qui les place dans le public au fur et à mesure de ses besoins. La *Deutsche Bank*, chargée de cette opération, reçoit de ce fait une commission. 30 p. 100 de ces obligations sont remises au groupe français, mais seulement à titre de garantie, car ces obligations sont émises en même temps que les autres et la garantie ne joue plus quand tous les titres sont placés. Il a été émis, en 1903, une première tranche de 54 millions de francs d'obligations. Il ne reste rien de ces titres dans le portefeuille français. Tous ont été placés à l'étranger par la *Deutsche Bank*. Une deuxième émission de 108 millions de francs a été faite en 1911. 39 735 de ces titres sont encore entre les mains des banques françaises, la guerre ayant empêché l'absorption totale de cet emprunt. La valeur nominale de ces obligations est de 500 francs, mais elles ont été émises à 407 fr. 50. Elles repré-

sentent donc 16 192 012 fr. 50. Une troisième tranche de 119 millions a été remise à la Compagnie en 1912 et n'avait encore pu être émise en 1914. Sur ces titres, chacun des groupes intéressés a fait des avances qui s'élèvent, pour le groupe français, à 8 925 000 fr. Enfin, les banques françaises ont participé pour 3 millions de francs à la constitution du capital de la Société de construction dont le siège est à Glaris. C'est donc un total de 32 317 000 francs que le groupe français reconnaît avoir placés dans l'entreprise du Bagdad, somme gagée sur les parties de la ligne jusqu'à présent exécutées et les garanties assurées par le Gouvernement ottoman.

CHAPITRE PREMIER.

LE RÉSEAU D'ANATOLIE.

DE HAÏDAR PACHA À ANGORA ET À KONIA.

La construction des lignes d'Anatolie et de Bagdad et des autres chemins de fer d'Asie Mineure a présenté dans certaines sections de très grosses difficultés qui tiennent à la nature du relief. L'Asie Mineure est, dans l'ensemble, une région de hauts plateaux encadrés par des chaînes montagneuses. Qu'on l'aborde par le N. ou par le S., il faut gravir ces chaînes pour pénétrer dans l'intérieur. Si, vers l'O., s'ouvrent d'assez larges vallées, parallèles aux plissements montagneux, il faut toujours, pour passer de ces vallées dans l'intérieur, s'élever à une assez grande altitude.

I. — DE HAÏDAR PACHA À ESKICHÉIR [1].

Le rebord montagneux du N. se compose de chaînes et de plateaux. En partant de la côte, on rencontre d'abord le plateau accidenté de Bithynie dont les plus hautes altitudes ne paraissent pas dépasser 500 à 600^{m}. Il se termine sur la mer Noire par un abrupt coupé d'un petit nombre d'anses sablonneuses. La côte ne s'abaisse à l'E. qu'à l'embouchure du Sakaria où s'étendent d'assez vastes lagunes. Du côté du Bosphore, c'est une véritable falaise formée de basaltes noirâtres, d'où le nom de Kara Bouroun (Cap Noir).

En arrière s'étend une première dépression, celle du golfe d'Ismid, prolongé par une plaine qu'occupe en partie le lac Sabandja et qui s'épanouit plus à l'E. pour former la plaine d'Ada-

---

[1] Pour cette région, on trouvera des renseignements plus complets dans la *Notice sur la Turquie d'Europe et d'Asie, Des Dardanelles au Bosphore*. Chap V. p. 105-120.

bazar que traverse le Sakaria. Bien abritée des vents du N. et du S.-O. la côte N. du golfe d'Ismid jouit d'un climat relativement doux et les cultures méditerranéennes y trouvent encore place. Le voisinage de Constantinople et les facilités de transport, soit par mer, soit par la voie ferrée, ont favorisé la production des légumes, fruits, œufs, laitage. C'est aussi un pays de villégiature. Tout le long de ce couloir, les cultures se sont aussi développées, et bien qu'elle ait un climat plus rude, la plaine d'Adabazar est aujourd'hui une des mieux cultivées de la Turquie. *Ismid* a de 20 à 25 000 h.; *Adabazar* en a plus de 30 000. C'est par là, naturellement, que la voie ferrée pénètre dans l'intérieur.

Le couloir Ismid-Adabazar est dominé au S. par une véritable chaîne alignée d'O. en E., celle du Geuk Dagh atteignant 800^{m} au S. du golfe et 1 500^{m} en face d'Ismid. Les pentes en sont couvertes d'un manteau de forêts annonçant déjà la riche végétation de la Mer Noire. Aucune route ne traverse ces montagnes presque désertes. Le Sakaria s'y est taillé à l'E. un étroit passage dont profite la voie ferrée.

Un second couloir s'allonge au S., celui de Guemlek-Gueivé que remplit en partie le grand lac d'Isnik. *Isnik* est le nom turc de Nicée dont la vaste enceinte, encore bien conservée, n'abrite plus aujourd'hui qu'un petit village. *Guemlek*, au fond du golfe du même nom, est beaucoup moins important qu'Ismid et n'a guère plus de 10 000 à 12 000 h.. *Gueivé* n'en a pas plus de 5 000. La petite plaine est un bassin intérieur probablement occupé autrefois par un lac. Le Sakaria s'y étale en se divisant en plusieurs bras et se répand dans des marécages larges de 7^{k} et difficiles à franchir.

Au delà, c'est la montagne. La dépression parallèle à la mer de Marmara qui s'épanouit dans la plaine de Brousse et se prolonge, après un seuil peu élevé, dans celle de Iénichéir, ne s'étend pas à l'E. jusqu'à la vallée du Sakaria. Le Gœktché Sou, qui vient du bassin de Iénichéir n'atteint le Sakaria que par une série de défilés.

Long de 520^{k}, le Sakaria a sa source sur les hauts plateaux et son cours est très tourmenté. Après avoir coulé vers l'E. il revient vers l'O. puis se détourne vers le N.-E. au confluent du Gœktché Sou pour se jeter dans la Mer Noire. Sa vallée très resserrée, réduite par endroits à des gorges, ne pourrait guère servir de chemin

vers l'intérieur. Même pour aller vers l'E., dans la direction d'Angora et de Sivas, il est préférable de prendre une autre route et de suivre la vallée longitudinale du Poursak qui va rejoindre le Sakaria dans la partie la plus orientale de son cours. Le Poursak vient, lui aussi, des plateaux de l'intérieur. Ses sources se trouvent à 1150^{m} d'altitude environ, près de la localité de Kutchuk Keuï, station de la ligne Smyrne-Cassaba Afion Kara Hissar. Il descend vers le N. dans la petite plaine de Kutahia par une vallée qui s'élargit sur une trentaine de kilomètres dans le bassin d'Altyntach, puis s'étrangle à la traversée de chaînons dirigés du S.-E. au N.-O. Au delà de la plaine de Kutahia, il décrit un arc de cercle irrégulier, à travers une région constamment montagneuse, pour arriver à la plaine d'Eskichéir (790^{m}) où il prend définitivement la direction de l'E. Dans cette dernière partie de son cours, il est séparé du Sakaria au N. par la chaîne du Boz Dagh orientée d'O. en E. et atteignant 1 500 et 1 600^{m}. Cette chaîne qui se continue vers l'O. par le Dumani Dagh (1860^{m}), marque à peu près la limite au N. du haut pays.

C'est par Eskichéir que route et chemin de fer pénètrent dans cette haute région. Mais, pour atteindre Eskichéir en venant du N. il faut traverser la barrière du Boz Dagh et du Dumani Dagh. Cette barrière est heureusement coupée par un affluent du Sakaria, le Kara Sou, qui descend droit au N. et c'est par là que les communications s'établissent. Cette partie de la ligne est très accidentée. Viaducs et tunnels s'y succèdent et la pente est très forte. Sur une distance qui, à vol d'oiseau, ne dépasse pas 50^{k}, il faut s'élever de 140^{m} environ, jusqu'à plus de 700^{m} au confluent du Kara Sou et du Poursak. Au delà on monte encore jusqu'à 836^{m} pour passer du bassin du Kara Sou dans celui du Kandili Sou ou Sary Sou qui va rejoindre le Poursak dans la plaine d'Eskichéir. Il n'y a pas place dans les gorges du Kara Sou pour d'importantes agglomérations. Quelques bourgades, dans les parties moins étranglées, s'étagent en amphithéâtre, au pied de la montagne ravinée et aride. La seule localité de quelque importance de toute cette région, *Bilédjik*, (15 000 h.), est à 4^{k} et bien au-dessus de la vallée à 515^{m} d'altitude, la station d'où l'on y parvient étant à 290^{m}. *Eskichéir*, l'ancienne Dorylée, a naturellement profité de sa position au croisement des voies ferrées. Elle compte actuellement de 20 000 à 25 000 h., et se compose de deux quartiers, la vieille ville turque, dans la partie

haute, et la ville basse moderne qui s'étend jusqu'à la voie ferrée. Près du bazar, jaillissent des eaux thermales sulfureuses qui attirent de nombreux baigneurs. Mais son importance provient surtout des gisements d'écume de mer exploités à une vingtaine de kilomètres à l'E. près de la vallée du Poursak et qui donnent lieu à un commerce très actif.

II. — D'ESKICHÉIR À ANGORA.

On a vu que d'Eskichéir la ligne fut d'abord poussée vers l'E. jusqu'à Angora. C'est dans la vallée du Poursak, orientée vers l'E., que cette ligne fut construite. Cette vallée, d'abord assez large, ne présente pas, dans sa première partie, de difficultés de parcours. Elle ne s'encaisse qu'avant d'atteindre le Sakaria.

A une trentaine de kilomètres en aval du confluent du Poursak, le Sakaria reçoit la rivière d'Angora, l'Enguré Sou, mais cette rivière a un cours très tourmenté, elle change plusieurs fois brusquement de direction et sa vallée reste en dehors des routes dans la section la plus rapprochée du confluent. Il y a tout avantage, quand on quitte le Poursak, à remonter la vallée du Sakaria pendant une dizaine de kilomètres et par la vallée d'un petit affluent de droite à gagner par un col (900^{m} environ) un autre cours d'eau qui va rejoindre l'Enguré Sou dont on emprunte la vallée jusqu'à Angora.

Angora, l'ancienne Ancyre, située à 850^{m} d'altitude, dans une plaine qu'entourent d'imposants massifs volcaniques, occupe le flanc et le sommet d'un de ces rochers aux pentes abruptes. C'est le chef-lieu de la province du même nom, le siège d'un vali (gouverneur général), d'un évêché grec et d'un évêché arménien. De la ville romaine, il ne reste que des ruines dont les plus remarquables sont celles du temple élevé en l'honneur d'Auguste où se sont conservées de si précieuses inscriptions. C'est en grande partie avec les débris de ces constructions qu'ont été bâties les murailles flanquées de tours encore aujourd'hui conservées. La citadelle, au sommet de la ville, est enfermée dans une triple enceinte. Angora compte environ 30 000 h. et fait un important commerce de poils de chèvre, de laine, d'étoffes et de tapis

renommés. Mais c'est surtout une des principales étapes des routes d'Asie Mineure. Indépendamment de la voie ferrée, une route y vient directement de l'O. qui, partant d'Ismid, passe par Gueivé, Tarakly, Gœnuk (Torbaly), Nallyhan, Beybazar. Cette route se continue vers l'E. par Jozgad, Sivas, Erzindjian, Erzeroum. C'est la grande route d'Arménie à Constantinople.

III. — D'ESKICHÉIR À KONIA.

La ligne allant à Konia se détache à Eskichéir de celle d'Angora. Elle suit d'abord, en amont, la vallée très sinueuse du Poursak, puis s'en écarte à partir de Koutché Kissik, pour éviter les gorges. Elle se tient sur les plateaux très accidentés qui dominent à l'E. la rivière et ne s'en rapproche qu'à Alayund, dans la petite plaine de Kutahia. Il faut, pour atteindre ces plateaux, gravir d'assez fortes pentes, et des travaux d'art ont été nécessaires. Au delà d'Alayund qui est à 934^{m}, la ligne rejoint par un détour la vallée d'un affluent du Poursak et, par des altitudes constamment supérieures à 1 000^{m}, passe dans celle d'un affluent du Dolaï tchaï que la voie franchit avant d'atteindre, à 1 006^{m} d'altitude, *Afion Kara Hissar*.

L'aspect de cette ville est étrange. D'une plaine, dominée surtout au S.-O. par des montagnes de plusieurs centaines de mètres (Kaledjik Dagh, 1 650^{m}), surgissent brusquement des pitons noirâtres, hérissés de rugosités, sans trace de végétation. Ce sont des dykes de trachyte qui témoignent de l'activité volcanique dont toute cette région a été le théâtre. La plus irrégulière et la plus élevée de ces buttes (200^{m} environ) porte la vieille citadelle d'Afion, où l'on monte par un sentier en escaliers. Une autre se dresse à une cinquantaine de mètres, moins haute mais plus aplatie. Une troisième, de forme conique, est au N.-E. La ville s'étale au pied de ces buttes. Un peu plus loin, trois autres cônes échelonnés s'alignent parallèlement aux premiers. Enfin d'autres buttes arrondies, jonchées de blocs à la base, se montrent encore çà et là. La plaine sans arbres est bien cultivée, surtout en pavots, pour la production de l'opium. Afion Kara Hissar veut dire en turc : le château noir de l'opium. La ville compte environ 25 000 h.

Les deux gares, celle de la ligne Smyrne-Cassaba et celle de la ligne d'Anatolie, sont distantes de 3^{k}.

C'est aux abords d'Afion Kara Hissar qu'on entre dans la région sans écoulement vers la mer. La rivière d'Afion, l'Akkar tchaï se jette dans un premier lac, l'Eber Gheul, et en sort pour aller se terminer dans une nappe d'eau plus étendue, le lac d'Ak Chéir (Ak Chéir Gheul), alimenté aussi par d'autres cours d'eau descendus de la chaîne du Sultan Dagh. Ces nappes d'eau sont naturellement sujettes à de fortes variations de niveau. Elles peuvent disparaître presque complètement et se réduire à de simples marécages; lors des hautes eaux, au contraire, elles se rejoignent et s'étendent en amont dans la vallée de l'Akkar tchaï, au sud de Bulavadin. Sur tout le plateau le régime est le même avec cette différence que certains lacs ont des eaux saumâtres et se couvrent en été d'efflorescences salines. On est ici en effet en plein désert.

Dès qu'on s'éloigne de la côte pour pénétrer dans l'intérieur, les pluies deviennent moins abondantes. Tandis qu'à Scutari, il tombe annuellement en moyenne 741 mm. d'eau et 736 mm. à Gueivé, déjà à Biledjik il n'en tombe plus que 360 mm., à Eskichéir 273 mm., à Angora 233 mm. A Afion, la moyenne des observations faites pendant 5 ans et demi donne un peu plus: 362 mm., mais à Konia la moyenne s'abaisse à 181 mm. Ces pluies tombent en toutes saisons, mais en plus forte proportion au printemps: 75 mm. en mai à Afion, 28 en mai à Konia. On ne possède pas, pour cette région, d'observations précises de températures, tout ce qu'on peut dire c'est que les hivers y sont très froids, avec gelées et chutes de neige (8 jours de neige par an, en moyenne, à Biledjik, 16 jours à Eskichéir, 10 à Angora, 13 à Afion, 5 à Konia). En été les chaleurs sont très fortes pendant la journée, mais les nuits sont froides. C'est la caractéristique des pays désertiques.

Toute cette région forme entre les montagnes qui l'encadrent une cuvette irrégulière, résultat d'une série d'effondrements consécutifs à des cassures. Par ces cassures les matières éruptives se sont fait jour. Depuis le grand volcan de l'Ararat jusqu'aux nombreux cratères de la Katakékaumène, dans le bassin de l'Hermus,

toute la partie centrale de l'Asie Mineure est une région volcanique. On a signalé déjà autour d'Angora et d'Afion des roches éruptives. Elles se recontrent plus fréquemment encore au S. du plateau. Le mont Argée qui domine Kaisarieh est un énorme volcan de plus de 4000^{m} d'altitude. De là, jusqu'à Eregli et Karaman, tout le pays est hérissé de petits cônes ou de dykes; les massifs du Karadja Dagh et du Kara Dagh au pied desquels passe le chemin de fer sont en grande partie constitués par des roches éruptives récentes. Toute cette activité volcanique paraît aujourd'hui éteinte ou ne se manifeste plus que par des sources thermales, mais il s'en faut que la région ait acquis une stabilité complète, et les tremblements de terre y sont encore fréquents.

D'Afion Kara Hissar à Konia, il n'y a pas d'obstacles importants. Afion est à 1006^{m} d'altitude et Konia à 1 150^{m}. Le chemin de fer suit à peu près la route qui unit ces deux villes et qui dessert les localités situées en bordure du plateau, au pied des montagnes qui le limitent à l'Ouest.

La ligne s'engage d'abord dans la large vallée de l'Akkar tchaï encadrée par des collines plutôt que par des montagnes. Celles du N. peuvent être considérées comme le prolongement du massif de l'Emir Dagh (1 700^{m}); celles du S., un peu moins élevées, prolongent vers le N.-O. la chaîne du Sultan Dagh. Cette chaîne, régulièrement alignée du N.-O. au S.-E., forme une barrière continue qui s'élève à plus de 1 800^{m}. De là descendent plusieurs cours d'eaux qui alimentent le lac d'Ak Chéir, ou, un peu plus à l'E., le petit lac d'Ilgin. La ligne suit le pied de cette chaîne, desservant *Ak Chéir,* ville de 20 000 h. située sur les premières pentes de la montagne. Elle s'écarte ensuite vers l'E. dans la direction d'Ilgin en faisant un détour vers le N. pour éviter des buttes coniques qui paraissent bien être d'origine volcanique. Elle passe, au S. du lac, à *Ilgin,* petite ville turque dans un nid de verdure, puis continue dans la direction de l'E. jusqu'au delà de la station de *Seraï Ini* (Serai Onu) où elle se détourne vers le S.-E., puis vers le S. en traversant une petite barrière de hauteurs. Elles n'ont d'ailleurs qu'une centaine de mètres d'altitude relative et leur traversée n'a pas nécessité de travaux d'art. Un lacet mène au col, à l'altitude de 1 133^{m}, un autre descend au S., puis la ligne reprend vers le S.-O. sa direction régulière, au pied du Kahkal Dagh

INSTITUT DE GÉOGRAPHIE
BEYROUTH
UNIVERSITÉ DE LYON

et traverse, avant d'arriver à Konia, une petite plaine marécageuse.

Konia ou *Konieh*, l'ancienne Iconium, est une ville de 45 000 h. environ, chef-lieu d'un vilayet. C'est la principale étape de la route de Constantinople vers la Syrie, au point de rencontre d'une piste qui monte de la vallée du Méandre. Les armées se sont fréquemment heurtées dans ces parages, pendant les Croisades, puis dans les guerres intestines des Turcs. En 1832, les forces égyptiennes commandées par Ibrahim Pacha y remportèrent une victoire qui leur eût ouvert les portes de Stamboul sans l'intervention des puissances européennes. Konia, cité déchue, donne la plus exacte, mais aussi la plus triste idée de ce que peuvent les Turcs abandonnés à eux-mêmes. Entourée jadis d'énormes remparts flanqués de cent huit tours, remplie de mosquées, d'écoles, de bains, de monuments remarquables dont beaucoup étaient superbement décorés de briques émaillées et de mosaïques de faïence, dominée sur la colline de la citadelle par la masse de marbre du palais, l'ancienne capitale de l'empire Seldjoucide n'est plus aujourd'hui qu'un amas de ruines. Tout autour s'étend l'oasis des jardins alimentée par les eaux du Baskara Sou, distribuées en nombreux canaux. A quelques kilomètres, à l'O. s'ouvrent dans la montagne des vallons bien arrosés qui contribuent à approvisionner la ville de légumes et de fruits. Au N.-O., *Zilleh* (Siles) est une bourgade prospère entièrement peuplée par les descendants de l'ancienne population hellénique expulsée d'Iconium.

Konia est le terminus du réseau d'Anatolie et le point de départ de la ligne de Bagdad. Avant de pénétrer sur ce réseau et de continuer sur la Cilicie, on décrira rapidement les régions traversées par les lignes partant de Smyrne, celle de Smyrne à Aïdin et Egherdir, et celle de Smyrne à Cassaba et Alachéir qui vient se raccorder à Afion Kara Hissar au réseau d'Anatolie.

CHAPITRE II.

LES RÉSEAUX DE SMYRNE-CASSABA ET PROLONGEMENT ET DE SMYRNE-AÏDIN-EGHERDIR.

I. — LES VALLÉES DE L'HERMUS ET DU MÉANDRE.

Deux grandes vallées, orientées d'Ouest en Est, mènent de la côte occidentale de l'Asie Mineure vers l'intérieur : au Nord celle de l'Hermus (Guediz tchaï), au Sud celle du Méandre.

La vallée de l'Hermus. — L'Hermus a ses sources sur le flanc N. du Mourad Dagh, massif de 2 500^{m} d'altitude, d'où viennent aussi les premières eaux du Poursak, du Kara Sou et de plusieurs affluents du Méandre. Après avoir coulé vers l'E. pendant une trentaine de kilomètres, il reçoit du N. un affluent assez important, la rivière de Guediz qui lui donne son nom moderne. De là, jusqu'à son confluent avec le Demirdji tchaï il décrit une grande courbe, concave vers le N., dont l'axe mesure une centaine de kilomètres. Dans toute cette partie de son cours, et sur 15^{k} encore en aval, c'est une rivière de montagne, il coule dans des gorges sinueuses et profondes et précipite ses eaux claires entre des roches en grande partie couvertes de bois de chênes. Ses principaux affluents lui viennent du Nord, du Demirdji Dagh (l'ancien Temnos) dont les sommets dépassent 1 400^{m} et qui sépare son bassin de celui du Simav tchaï qui va vers la mer de Marmara. Le Demirdji Dagh est séparé à l'E. du Mourad Dagh par le massif isolé de l'Ak Dagh (2 094^{m}). Cette première partie du cours de l'Hermus s'achève à travers la région que les anciens appelaient la Phrygie brûlée, le pays volcanique de la Katakékaumène.

A Adaba, par 120^{m} d'altitude, l'Hermus entre dans une grande plaine qui se continue vers l'Ouest sur une centaine de kilomètres. Le torrent de montagne est devenu une rivière de steppe, aux eaux lentes, tièdes, limoneuses que les fortes chaleurs de l'été rendent impotables et malsaines.

A peu de distance au N. du fleuve et à l'O. d'Adaba, le lac Gygée (Mermereh Gueul), encadré par des collines, est une nappe d'eau saumâtre, sans profondeur, dont les rives argileuses disparaissent sous des fourrés de roseaux.

La plaine de l'Hermus se continue au loin vers l'E., sur une distance de 70^{k}, par celle de son affluent, la rivière d'Alachéir, l'ancien Cogamus. Ce long sillon est une route naturelle menant vers l'arrière-pays. Par là, dès la plus haute antiquité, ont passé les caravanes. La région des sources de la rivière d'Alachéir est en effet beaucoup moins élevée que celle d'où vient l'Hermus. Elle naît au pied du Karyndjali Dagh, à peu de distance du cours du Méandre, et les hauteurs qui séparent les deux cours d'eau ne dépassent pas l'altitude absolue de 800^{m}.

Au S. la longue vallée du Cogamus et de l'Hermus est dominée par la chaîne du Boz Dagh (l'ancien Tmolos), haute muraille atteignant 2 050^{m}, qui se dresse sur une longueur d'une centaine de kilomètres et se prolonge vers l'Ouest, après un seuil peu élevé, par le Taktaly Dagh dont les parois abruptes servent d'arrière-plan à Smyrne. La chaîne du Tmole a, sur ce versant N. un aspect âpre et tourmenté, peu de forêts, des rampes souvent nues, une flore énergique, mais inégale et maigre, témoignant de la rudesse du climat. Le contraste est absolu, quand on traverse la montagne, avec le versant S. bien abrité, couvert d'une végétation exubérante et drue, arrosé par de nombreux ruisseaux qui descendent dans la petite plaine du Caystre ou petit Méandre (Koutchouk Mendereh).

La plaine de l'Hermus est riche, moins cependant qu'elle ne le fut autrefois. Là s'élevèrent deux grandes villes. *Sardes* qui fut la capitale de la Lydie, sur le ruisseau fameux du Pactole, n'est plus aujourd'hui qu'un simple chef-lieu de kaza, peuplé de 8 000 âmes et qu'un marché agricole ; plus en aval, *Magnésie*, la moderne Manissa, est restée plus importante. Elle compte 40 000 h. et vit surtout des belles cultures qui l'environnent, champs de blé, de tabac et de coton, vergers et olivettes. L'autre principal centre de

cette vallée est aujourd'hui *Alachéir* (25 000 h., dont un tiers de Grecs) qui fait aussi un grand commerce de blé, de coton, d'opium et d'olives. *Cassaba*, au débouché de la route directe venant de Smyrne, a 12 000 habitants.

Vers le N. la plaine de l'Hermus est moins étroitement enserrée qu'au S. La large vallée latérale du Guerdik tchaï mène de ce côté au seuil peu élevé d'Ak-Hissar (100^{m} environ), d'où l'on passe dans la petite mais large vallée du Bakir tchaï, l'ancien Caïque, autre bassin où s'éleva la ville de *Pergame*, dont l'acropole en ruine domine une agglomération moderne (Bergama) de 18 000 h. De ce bassin du Caïque on atteint par des plateaux peu élevés la vallée du Simav tchaï qui mène à la mer de Marmara [1].

La plaine de l'Hermus se resserre en aval, au défilé de Menemen, entre les deux petits massifs montagneux du Sipyle qui s'élève jusqu'à 1 800^{m} à l'E. et à 980^{m} à l'O. (Yamanlar Dagh) et du Dumanly Dagh au N. Au delà commence une plaine basse, formée par les atterrissements du fleuve, alternativement champ de blé et nappe d'inondation. Jusqu'en 1886, l'Hermus se jetait vers le S. dans le golfe de Smyrne, qu'il menaçait de couper de la mer par l'avancée rapide de ses dépôts. On l'a canalisé à cette époque et rejeté directement à l'O. dans la baie qui échancre au S. la péninsule de Phocée.

La vallée du Caystre. — Entre les deux grandes vallées de l'Hermus et du Méandre, la petite plaine intermédiaire du Caystre (Koutchouk Mendereh ou petit Méandre) est comme le réduit d'un bastion formé par la chaîne du Tmole au N. et celle du Mésogis (Djouma Dagh, hauteur moyenne 1 000^{m}) au S. C'est une des régions les plus riches de l'Asie Mineure. Des centaines de villages et trois petites villes : *Œdemich*, *Thyrah* et *Baïndir*, y expédient à Smyrne des raisins, des olives, des figues, des céréales. La vallée du Caystre est, elle aussi, barrée vers l'aval par un étranglement d'où le fleuve s'échappe pour atteindre la mer au Sud. C'est là, près du hameau moderne d'Ayasoulouk que s'élevait sur les pentes escarpées du Mont Coressos et les buttes voisines la grande et

---

[1] Cette région est décrite dans la *Notice sur la Turquie d'Europe et d'Asie. Des Dardanelles au Bosphore.* Chapitre IV, Le littoral méridional de la mer de Marmara. — Région Panderma-Brousse, p. 84-99.

belle ville d'Ephèse qui fut un des principaux ports de cette côte si riche en articulations. La mer pénétrait alors jusqu'en face de l'Acropole. Les atterrissements du fleuve ont comblé la baie transformée aujourd'hui en une plaine marécageuse bordée de lagunes. Une ville nouvelle baptisée par les marins italiens *Scala Nova* (l'Échelle neuve) s'est bâtie au S. en amphithéâtre sur les premières pentes rocheuses, dominant un port profond partiellement abrité à l'O. par une petite île contre les vents du large, mais mal défendue du côté du N. Ce fut, pendant un temps, le débouché de la vallée du Caystre; la construction du chemin de fer, en détournant vers Smyrne tout le trafic, lui a enlevé toute importance commerciale.

D'Ayasoulouk, un seuil qui ne dépasse pas 230^{m} permet de passer sans difficulté de la vallée du Caystre dans celle du Méandre.

La vallée du Méandre. — Ce fleuve, dont le nom moderne est Mendereh tchaï, naît sur le territoire de Dinéir. La principale de ses sources est l'Orgas qu'alimente souterrainement un petit lac situé à l'altitude de 932^{m}. Il coule d'abord à travers une série de plaines marécageuses, souvent invisible entre de vastes étendues de roseaux. C'est là qu'il reçoit un affluent venant de beaucoup plus loin vers le N.-E., le Koufou tchaï dont les sources se trouvent dans les montagnes à l'O. d'Afion Kara Hissar. Il arrose lui aussi un petit bassin qui fut la Pentapole phrygienne.

Au sortir de ces hautes plaines, le Méandre s'encaisse, décrit un grand coude vers le S. et reçoit à droite deux autres affluents importants qui lui viennent des pentes méridionales du Mourad Dagh, le Banas tchaï et le Köplü tchaï dont une des branches passe à Ouchak. Continuant dans la direction de ces deux cours d'eau, le fleuve descend vers le S.-O. et entre, au dessous de Tripolis, dans une vallée longue de 130^{k}. Comme celle de l'Hermus, cette plaine se continue au loin vers l'E. par celle d'un affluent, le Tchorouk, l'ancien Lycus, et communique par un seuil peu élevé avec le bassin du lac Adji (Adji Touz Gheul). C'est par là, bien plus facilement que par la haute vallée encaissée du Méandre, que les communications s'établissent avec les plateaux intérieurs de l'Asie Mineure. Au S. du long sillon du Méandre Tchorouk se dressent les hautes masses montagneuses du Chonar Dagh (Cadmus) 2 400^{m}, du Baba Dagh (Salbacus) 2 800^{m}; puis les

montagnes diminuent d'altitude en se rapprochant de la mer. Toutes ces hauteurs font déjà partie du plateau de la Carie qui envoie au Méandre plusieurs affluents importants.

La vallée du Méandre témoigne par les nombreuses ruines de ses cités gréco-romaines de sa prospérité passée; elle est encore aujourd'hui d'une remarquable fertilité: *Irasli, Denizli,* sont d'importants marchés agricoles. *Aïdin*, peuplée de 40 000 h., dont 40 p. 100 de Grecs, est le chef-lieu de tout ce district et du vilayet. Elle fait un grand commerce de grains, de figues, de fruits, de vins et aussi de bestiaux.

Dans sa partie inférieure, la vallée du Méandre est, elle aussi, barrée par un obstacle. Cette particularité qui se retrouve au débouché des principales vallées sur le front occidental de la péninsule, est due à des plissements transversaux qui sont venus heurter les plis E.-O. de l'intérieur. Ici l'obstacle est le Samsoun Dagh, haut de plus de 1 300^{m}. Le fleuve détourné vers le S. s'achève par un delta, large plaine solitaire, occupant la place d'un ancien golfe au bord duquel s'élevait une des grandes villes de l'Asie Mineure, Milet, dont il ne reste plus guère que des décombres perdus dans les broussailles.

Le climat des vallées. — Toutes ces plaines de l'Asie Mineure qui conduisent à la côte occidentale et forment autant de sillons plus ou moins bien protégés contre les vents du nord par des barrières montagneuses ont un climat très différent de celui des plateaux de l'intérieur. Par elles s'introduisent, très avant dans la péninsule, les influences méditerranéennes. Si les étés y sont généralement secs, les pluies d'hiver sont abondantes. Dans la vallée de l'Hermus, 589 mm. à Menemen, 559 mm. à Magnésie, 443 mm. à Cassaba, 449 mm. à Alachéir, avec prédominance de novembre à mars. Dans la vallée du Caystre, enfermée dans une haute ceinture de montagnes, 337 mm. à Œdemich. Dans la vallée du Méandre, 571 mm. à Aïdin, 352 mm. à Seraï Keuï. La végétation, particulièrement vigoureuse au printemps après les pluies d'hiver, est celle qui correspond à ce climat méditerranéen. La présence de l'olivier est caractéristique, mais la culture du cotonnier en quelques parties plus particulièrement abritées est aussi, à défaut de chiffres, un indice des hautes températures d'été.

Le débouché naturel de toutes ces vallées et l'héritière de toutes ces villes du passé qui furent parmi les principaux foyers de la civilisation hellénique est la grande ville de Smyrne. Menacée elle aussi d'ensablement, elle a été par le détournement du cours inférieur de l'Hermus mise désormais à l'abri du danger.

II. — SMYRNE.

Le golfe et la baie de Smyrne. — Le golfe de Smyrne s'ouvre largement vers le N. entre le promontoire de Kara Bouroun à l'O. et le petit massif de Phocée à l'E. et se prolonge au S.-E. sur une distance de 40^k environ. Dans sa partie méridionale il se coude à angle droit vers l'E. pour former ce qu'on appelle proprement la baie de Smyrne.

Cette baie est resserrée à l'entrée entre la pointe basse du delta de l'Hermus (Pointe du Pélican) au N. et la côte S. bordée en arrière par de hautes collines qui se rattachent au petit massif des Deux Frères (870^m et 890^m) situé à 4^k dans l'intérieur. La largeur de cette passe est de 4^k. Les fonds y dépassent 20^m.

A 5^k à l'E. de cet étranglement, la côte S. dessine une saillie basse, appelée Sandjak Kalessi, sur laquelle se trouve une batterie. Les fonds, en face de cette pointe, dépassent encore 10^m. La baie s'élargit au delà, bordée au N. par une côte basse et marécageuse (ancien delta de l'Hermus) jusqu'à la pointe de Cordelio, située en face de Smyrne. Au S. après la pointe de Sandjak Kalessi et jusqu'à la pointe du Chacal, la côte forme un rentrant. Au delà commence la baie de Gueuz Tépé, où les collines arrivent jusqu'à la mer. Elle se continue jusqu'à Smyrne et jusqu'à l'avancée formée par le petit delta du Mélès.

Cette pointe détermine avec celle de Cordelio au N. un dernier étranglement qui délimite l'arrière-baie où les fonds, inférieurs à 10^m, diminuent graduellement jusqu'à son extrémité orientale.

Bien abritée dans toutes les directions par des massifs montagneux élevés, la baie de Smyrne est donc très sûre. Les fonds qui, devant la ville, dépassent 15^m offrent un excellent mouillage. Toutes ces conditions s'ajoutant aux facilités de pénétration dans l'intérieur ont fait de Smyrne le meilleur port et le plus actif de la côte occidentale d'Asie Mineure.

La ville et le port [1]. — La ville occupe une large zone de terrains en pente douce qui se relève au S. vers le mont Pagus. Cette colline haute de 130^{m} qui porte encore les restes de fortifications du moyen-âge, bâties sur les fondements d'une antique acropole, se détache d'un plateau andésitique assez élevé qui touche au rivage à l'O. de Smyrne et se termine à la vallée du Mélès, débouchant du S. dans la plaine.

Du haut de cet observatoire le regard embrasse toute l'étendue de la baie et le cercle immense des montagnes qui l'entourent. Sur la pente, vers le N., grimpent les ruelles du quartier turc, avec ses nombreux minarets et les blanches coupoles de ses mosquées et de ses établissements de bains. A gauche, une large route en zig-zag traverse la forêt de cyprès des cimetières musulman et israélite et les quartiers misérables, parfois peu sûrs, des Mohadjirs (Tartares Crétois) et des Bohémiens, pour aboutir à la vieille citadelle. Au-dessous du quartier turc vient le quartier tortueux des Juifs, puis la masse principale de la ville qui s'étend dans la plaine, sur la partie occidentale du delta du Mélès. Le petit fleuve ne débouche pas à la pointe de ce delta, mais plus à l'E., vers le fond du golfe. Dans ces parages, au delà du Mélès, ne se trouvent que quelques fabriques, un dépôt de pétrole, et la gare des marchandises de la ligne française Smyrne-Cassaba (gare de Halka Bounar) dont le terminus, au milieu de la ville, est réservé aux voyageurs. Au voisinage a été construite une jetée qui s'avance en mer à 200^{m} et sur laquelle est une voie ferrée en raccordement avec la gare. Un petit épi termine cette jetée vers le N.-E. Sur la rive gauche du Mélès, au milieu des prairies, des champs et des jardins, se trouvent également des fabriques et des usines et, sur le rivage, l'usine à gaz voisine de la gare terminus (voyageurs et marchandises) de la Cie anglaise Smyrne-Aïdin, dite gare de la Pointe. Cette compagnie a fait elle aussi construire une jetée qui a été récemment prolongée et s'avance à 800^{m} en mer, en décrivant une courbe vers l'E. Des voies y sont installées. A partir de là commence un quai dallé de 18^{m} de large, construit par une compagnie française, qui s'étend sur tout le front de mer jusqu'à l'extrémité de la ville, sur une distance de 3 285^{m}. Il est

---

[1] On a utilisé, pour la description de Smyrne un article de A. Philippson, *Annales de Géographie*, t. XXI, 15 mars 1912.

parcouru dans toute sa longueur par la voie ferrée du port et par une ligne de tramways à chevaux. Le quai se termine au S. au point où la côte plate entre en contact avec la pente escarpée du plateau andésitique, et où commencent les faubourgs de Karatach et de Gueuz Tépé. A cette extrémité se trouvent les grandes constructions modernes : le Konak (palais du gouverneur), une caserne d'infanterie, la prison.

Le quartier du port se trouve immédiatement à la suite en revenant vers la ville. Perpendiculairement au quai prend naissance la jetée de la douane, longue de 200^{m}. En face de cette jetée s'étend un brise-lames en ligne brisée qui se dirige vers le N. pendant 400^{m} environ, puis vers le N. E. sur une étendue de 225^{m}. Un petit môle qui se projette au large du quai, à la hauteur de l'extrémité N. du brise-lames, limite, avec ce dernier, une surface d'environ 550^{m} de longueur, sur une largeur moyenne de 300^{m} formant ainsi un bassin ou port intérieur commode et bien abrité, avec des fonds de 7^{m}8 à 11^{m} et de plus de 5^{m}5 le long du quai. A partir de l'angle S.-O. de ce bassin, le brise-lames se prolonge dans la direction du S.-O. sur une distance de 240^{m} et forme, avec l'extrémité de la jetée de la douane, l'entrée S. du bassin, large de 40^{m}, mais rarement utilisée. L'entrée ordinaire est par la passe N.-E. large de 100^{m} environ, avec une profondeur maximum de 10^{m}3. Au large, à un demi mille ou trois quarts de mille de l'extrémité N. du brise-lames, se trouve un bon poste de mouillage par 15^{m} à 18^{m} de fond. Les grands paquebots et tous les navires qui ne touchent Smyrne que pour peu de temps s'arrêtent à ce mouillage et communiquent avec la terre ferme au moyen de canots et d'alléges.

Sur le port l'animation est très grande, surtout à l'époque où y affluent les différents articles d'exportation, du début de juin à la fin de septembre. Suivant la saison, ce sont principalement des sacs de céréales, (surtout de l'orge) et des noix de galle, des boîtes de raisins secs ou de figues, des balles de tabac, de coton, d'opium, et aussi des tapis provenant de l'intérieur et des éponges provenant des îles. Une partie de ces marchandises est apportée jusqu'au port par des convois de chameaux.

Au N. du port, le quai présente un autre aspect. Au lieu des dépôts, des maisons d'affaires, des agences maritimes et des moulins à vapeur, s'alignent cafés, brasseries, théâtres. C'est là que

se presse le soir la foule des oisifs et des curieux, venant respirer l'air frais qui souffle de la mer : Européens, Orientaux et Grecs en costumes européens, paysans turcs avec leurs blouses bigarrées, leurs culottes courtes et leurs larges ceintures, Albanais, Monténégrins, Arabes, Derviches aux costumes variés, officiers turcs, femmes de Smyrniotes chrétiens habillées à la dernière mode parisienne. Nulle part en Orient on ne trouve plus de variété et d'animation.

Vers l'intérieur commence un dédale de rues étroites et nauséabondes. En arrière du port, limité au S. par les quartiers turc et israélite, se trouve le bazar, moins considérable que celui de Constantinople, mais qui lui cède à peine pour le mouvement et le nombre des marchandises mises en vente. Parallèlement au quai et dans toute sa longueur, s'étend la rue Parallèle. En arrière partent du bazar la rue des Maltais et la rue Franque, où se trouvent les magasins européens. Elles conduisent vers le N. dans les vastes quartiers franc et grec dont les rues étroites mais propres et les maisons blanches badigeonnées à la chaux font avec celles des autres parties de la ville un agréable contraste. A l'E. du bazar, dans le quartier des Arméniens, se trouve la gare de la Cie Smyrne-Cassaba, (gare de Basma Khâné). Plus loin vers l'E. la rue très animée Kémer Djaddessi conduit au Pont des Caravanes, où la seule route allant vers l'E. franchit le Mélès. Un peu au delà, cette route est croisée par la ligne de Smyrne à Aïdin qui peut être considérée comme la limite orientale de la ville.

Salubrité et climat. — Malgré quelques marécages à l'embouchure du Mélès, Smyrne est une des plus saines parmi les villes d'Asie Mineure, ce qui n'exclut pas cependant des cas de peste et de choléra assez fréquents. L'alimentation en eau potable est abondante. Elle est assurée par une canalisation venant du massif du Takhtaly Dagh, prolongement occidental du Tmole. Le climat, par suite du voisinage de la mer est plus tempéré qu'à l'intérieur. Les températures moyennes extrêmes d'hiver, en janvier et février, oscillent entre – 1°,8 et 19°, celles d'été, en juillet et août, entre 17°,4 et 37°. Le nombre moyen de jours de gelée est de 13,7 par an, le nombre de jours d'orage de 17,7. La neige est assez rare et ne tient jamais longtemps. A noter parfois de brusques retours de froid au printemps. La moyenne annuelle

des pluies est de 653 mm. Elles se répartissent ainsi (en millimètres) :

J.	F.	M.	A.	MAI.	J.	Jt.	At.	S.	O.	N.	D.
100	84	81	43	32	14	3	2	18	44	91	131

La sécheresse estivale commence en somme au début de juin et finit en septembre. Dans les trois mois de décembre, janvier février, il tombe la moitié des pluies de l'année et le printemps est encore assez pluvieux. La nébulosité moyenne, de novembre à mars, est de 5,2, de juin à septembre de 1,2.

La période chaude et sèche est rendue très supportable grâce au fort vent marin qui, presque chaque jour, souffle du golfe dans l'après midi, souvent avec violence, et balaie la ville. Aucun point de la côte occidentale d'Asie Mineure ne présente ce phénomène avec une régularité comparable à celle de Smyrne, où la disposition des montagnes formant une sorte d'entonnoir, enserre le vent de mer. La brise fraîche du large est pour la ville d'une grande importance au point de vue de l'hygiène.

Population. — La population de Smyrne, non compris les faubourgs, peut être estimée à 200 000 h. au moins, dont 100 000 Grecs (parmi lesquels de nombreux sujets grecs), 60 000 Turcs, 20 000 Juifs, 12 000 Arméniens, 15 000 Européens et Levantins. C'est la plus grande ville et le plus grand centre commercial de la Turquie d'Asie, la deuxième de l'Empire ottoman. Elle n'est cependant pas la capitale du vilayet qui est Aïdin.

A côté de l'élément européen relativement peu nombreux, l'élément grec indigène est, non seulement par le nombre, mais par l'influence, de beaucoup le plus important. Les Grecs détiennent avec les Européens presque tout le commerce et toute la navigation. La langue dominante à Smyrne est donc le grec, et pour le trafic international le français. Presque tous les Smyrniotes parlent le grec, et le français est très répandu dans la classe aisée. Le caractère très chrétien de Smyrne n'est pas fait pour rendre la ville sympathique aux Turcs. Ils lui donnent souvent le nom méprisant de Giaour Ismir « Smyrne des Infidèles ». Elle n'en est pas moins pour la population turque de l'intérieur l'entrepôt

nécessaire, et pour l'État turc une des principales sources de revenu.

Commerce. — Smyrne est exclusivement une ville de commerce, l'industrie y est insignifiante, l'activité intellectuelle presque nulle. Différentes nations ou missions européennes y entretiennent cependant des établissements d'instruction secondaire. Même ceux qui sont étrangers à notre pays sont obligés d'y faire une large part au français.

La région dont Smyrne est le débouché est la plus peuplée et la plus productive de l'Asie Mineure. Elle s'étend sur tout l'O. de la péninsule, à l'exception des campagnes qui bordent la mer de Marmara. Là se touchent les domaines commerciaux de Smyrne et de Constantinople qui, grâce au chemin de fer d'Anatolie, exerce son attraction sur les hautes terres de l'intérieur. Le prolongement de la ligne française de Smyrne-Cassaba jusqu'à Afion-Kara Hissar n'a pu détourner vers Smyrne ce trafic à cause de la guerre de tarifs que faisait à la Cie Smyrne-Cassaba la Cie d'Anatolie. Malgré tout, les avantages commerciaux et maritimes de Smyrne sont bien supérieurs à ceux de Constantinople.

On a signalé déjà, à propos du port, les principaux articles d'exportation. Leur valeur s'élève à 80 millions de francs en moyenne, chiffre inférieur à celui des importations, comprenant surtout des denrées coloniales et des objets fabriqués, qui atteint 100 millions de francs.

Les environs de Smyrne. — L'espace est si mesuré dans la petite plaine où s'est étendue Smyrne, qu'il n'y a guère place pour de véritables faubourgs, mais tout autour, au pied des montagnes, de petites bourgades sont devenues des stations d'été très fréquentées par les familles smyrniotes.

Au S.-O. le long de la côte méridionale du golfe, sur les pentes des collines qui touchent à la mer, desservies par un tramway à chevaux et un service de petits vapeurs, se succèdent *Karatach*, *Quarantina* et *Gueuz Tépé*, situé à 5^k^ de la ville. A 6^k^ plus loin, au pied de la montagne des Deux-Frères, se trouve *Ilidscha* qui a des sources minérales chaudes.

Au S., dominant la dépression qui mène à la vallée du Caystre, la bourgade de *Boudja*, entourée de beaux massifs de verdure, est reliée par un petit embranchement à la ligne de Smyrne à Aïdin.

Plus loin, dans le même bassin du haut Mélès, *Sevdi Keuï*, «le village d'amour», est relié par un autre embranchement à la même ligne.

Au N., le long du golfe, au delà de l'embouchure du Mélès, une petite colline qui s'avance jusqu'à la mer sépare la plaine du Mélès de celle de Bournabat, où se déversent plusieurs petits cours d'eau qui n'atteignent généralement pas la mer. *Bournabat*, à 8^{k} de Smyrne, s'élève en pente douce au milieu de superbes jardins à la base de la montagne. C'est la ville de plaisance la plus fréquentée des environs de Smyrne, et sa population est doublée de mars à novembre. Plus à l'E., dans la dépression du col de Nymphi, où passe la route directe de Smyrne à Magnésie, se trouvent *Hadjilar*, et, dominant cette dépression, sur les premières pentes du Takhtaly Dagh, *Bournarbachi* et *Kakloujda*. Bournabat est relié par un embranchement à la ligne de Smyrne à Cassaba.

Cette ligne qui contourne le golfe au N. dessert, au pied du Sipyle, *Cordelio*, situé en face de Smyrne, et très fréquenté à cause de sa facilité d'accès par les bateaux qui traversent la baie. Ces bateaux touchent aussi plus loin à *Hagia Triada* et à *Beïrakli*.

III. — LES VOIES FERRÉES PARTANT DE SMYRNE.

Partant de Smyrne, deux lignes de chemins de fer pénètrent dans l'intérieur, desservant les deux vallées de l'Hermus et du Méandre, et, par un embranchement, celle du Caystre.

Réseau Smyrne-Aïdin-Egherdir. — On a vu que le réseau anglais Smyrne-Aïdin ne se prolongeait pas, dans l'intérieur, jusqu'au réseau anatolien. La ligne s'arrête à Egherdir, sur le lac du même nom. De Smyrne, pour atteindre la vallée du Méandre, le tracé était tout indiqué. Au S., la vallée du Mélès ouvre une trouée dans la montagne, et, par un seuil ne dépassant pas 130^{m}, mène dans la plaine du Caystre, d'où, par un autre seuil de 230^{m}, on atteint la vallée du Méandre. La voie suit cette vallée au N. du fleuve par Aïdin, Nasli et arrive à Serai Keuï, vers le confluent du Méandre et du Tchorouk, par 169^{m} seulement d'altitude. Évitant les gorges du Méandre, elle continue par la vallée du Tchorouk. C'est à partir du fond de cette vallée, un peu après la St^{on} de

Boudjeli, située à 275^{m}, qu'elle commence à s'élever, passant, sur une distance de 47^{k}, de 260^{m} à 851^{m} à la St^{on} de Tchardak, après avoir atteint 870^{m}. Tchardak est à l'extrémité du lac Adji (Adji Touz Gheul). La ligne reste sur ce haut palier jusqu'à Dinéir à 866^{m}. De là, pour atteindre Egherdir, elle s'engage dans un col entre les deux petites chaînes du Samsoun Dagh et d'un autre Sultan Dagh qui s'alignent dans le prolongement l'une de l'autre du S.-O. au N.-E. Elle atteint 1 016^{m} à Karakouyou, station la plus élevée, et redescend vers le S. jusqu'à Baladiz pour se diriger directement à l'O. vers Egherdir (953^{m}).

Cette ligne a d'assez nombreux embranchements. Le plus important est celui qui se détache à Torbali pour pénétrer dans la vallée du Caystre où il s'avance jusqu'à Œdemich.

Réseau Smyrne-Cassaba et prolongement. — La ligne de Smyrne à Cassaba et à Afion Kara Hissar contourne le massif du Sipyle, pénètre dans la vallée de l'Hermus par le défilé du Menemen, passe à Magnésie, Cassaba et se continue jusqu'à Alachéir où elle n'est encore qu'à 190^{m} d'altitude. Bientôt après commencent les difficultés. Entre les deux stations de Kinlik et de Gunaï Keuï sur une distance de 30^{k} la ligne s'élève de 159^{m} à 820^{m}, soit, en moyenne, 22^{m} par kil. La construction de ce tronçon a exigé des travaux d'art considérables. Après cette très forte rampe et jusqu'à Ouchak (908^{m}) les pentes sont plus faibles. Mais il faut encore, après Ouchak, pour atteindre Afion, s'élever jusqu'à 1 251^{m} au point de partage des eaux qui vont à la Méditerranée et à la dépression intérieure. On redescend ensuite à Afion qui est à 1 007^{m}.

De Magnésie, un embranchement important atteint facilement Soma, dans la vallée du Caystre, par la large vallée du Koum tchaï, puis un seuil de 237^{m}. De Soma, cette ligne a été prolongée en 1914 jusqu'à Panderma, sur la mer de Marmara.

CHAPITRE III.

LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD.
LA TRAVERSÉE DU TAURUS.

I. — DE KONIA À BOULGOURLOU.

La ligne de Bagdad qui part de Konia est le prolongement du chemin de fer d'Anatolie. Jusqu'aux approches du Taurus sa construction n'a pas présenté de difficultés. Le premier tronçon exécuté va de Konia à Boulgourlou, un peu à l'E. d'Eregli. Il a été terminé le 25 octobre 1904.

De Konia, la ligne va vers le S.-E. à travers la steppe, passe au pied du massif volcanique du Kara Dagh, puis se dirige vers l'E. en décrivant une courbe de très grand rayon et en laissant au S. à 17^k la ville de Karaman. De là elle rejoint Eregli et Boulgourlou à travers un pays plus accidenté. Konia est à $1\,018^m$ d'altitude et Eregli à $1\,050^m$.

Avant d'atteindre la St^{on} de Kachin Han, à 20^k de Konia, la voie évite des marécages. Au delà de Tchoumra (44^k) elle traverse le lit du Tcharbembou qui va se perdre un peu à l'E. dans la plaine. De petites buttes de roches éruptives se montrent à gauche et à droite, puis la ligne s'engage entre le petit massif volcanique du Kara Dagh qui atteint $2\,170^m$ et le rebord d'un plateau volcanique, à droite, qui s'élève à $1\,250^m$.

Dans la partie de la plaine qui va jusqu'au défilé du Karadagh, de grands travaux d'irrigation ont été entrepris pour la mise en culture de la steppe. Ils ont été concédés à une compagnie allemande, la *Gesellschaft für die Bewässerung der Koniah Ebene*, dont le capital, de 20 millions de francs, a été avancé par la *Deutsche Bank* pour le compte du Gouvernement ottoman. L'exécution a été confiée à un entrepreneur français. On a amené dans la plaine

de Konia les eaux du grand lac Bey Chéir, deux fois plus étendu que le lac de Genève, et situé à 92^{k} à l'O. dans la montagne, à une altitude de 1 150^{m}, soit à 150^{m} environ plus haut que la cuvette de Konia. On a utilisé pour cela la rivière Bey Chéir, creusé un canal qui réunit cette rivière au lac Karaviran, et emprunté ensuite le cours du Tcharbembou. Le canal distributeur aboutit à 4^{k} au S. de Konia. On espère mettre ainsi en culture 50 000 hectares.

Les premiers essais d'exploitation ont été difficiles, les paysans refusant obstinément de payer l'eau qui leur était distribuée. Le Gouvernement turc projetait d'établir dans la plaine de Konia un grand nombre de musulmans réfugiés provenant de la Turquie d'Europe.

Après le défilé du Kara Dagh, la ligne traverse encore une plaine ou s'étalent parfois dans une petite cuvette les eaux de la rivière intermittente de Karaman. Elle s'engage ensuite dans une région de collines où elle s'élève jusqu'à 1 150^{m}, puis redescend vers le lac d'Eregli (Ak Gheul, 1 005^{m}) dont elle suit la rive méridionale pour aboutir à 1 050^{m} à Eregli. Ce lac d'Eregli est en réalité une vaste lagune dont les variations de niveau sont considérables. Il disparaît parfois entièrement et parfois s'étale vers l'O., le N. et surtout le N.-E. en de vastes marécages qui remontent, de ce côté, dans toute la large vallée du Kyzyldja Sou, jusque vers Bor, sur près de 70^{k}. Les eaux du lac d'Eregli sont douces, mais tièdes en été et d'un goût fort désagréable. La petite ville d'*Eregli*, à 189^{k} de Konia, compte environ 10 000 âmes. C'est le point de départ de la piste qui va à Césarée (Kaisarieh) au pied du mont Argée, par Nigdé. *Boulgourlou*, à 9^{k}7 d'Eregli, est une station sans importance que la ligne atteint sans difficultés.

C'est à partir de Boulgourlou et jusqu'à l'Euphrate que la construction du Bagdad a rencontré les plus grands obstacles. Pour descendre dans la plaine de Cilicie, il lui faut d'abord traverser l'énorme barrière du Taurus.

II. — DE BOULGOURLOU À ADANA. — LE TAURUS.

Le Taurus. — Bien qu'on distingue en général le Taurus de l'Antitaurus, les montagnes qu'on désigne ainsi ne forment en

réalité qu'un seul haut massif. Ce nom d'Antitaurus qui nous vient de l'antiquité, sans qu'on puisse dire avec précision à quelle partie de la montagne il s'appliquait, est d'ailleurs très impropre, car l'Antitaurus des géographes modernes ne s'oppose en aucune façon au Taurus dont il n'est séparé que par la vallée du Zamanti Sou. La distinction ne paraît avoir d'intérêt que pour le géologue, encore faut-il attendre, pour être fixé sur les véritables relations qu'ont entre eux tous ces plissements, que des reconnaissances plus complètes aient été poussées dans toute la haute région montagneuse, dont certaines parties sont encore très mal connues. Tout ce qu'on peut dire, c'est que l'Antitaurus serait un noyau, plissé au début des temps tertiaires, contre lequel des plis plus récents seraient venus s'appliquer. On y trouve des roches primaires dévoniennes et carbonifères, très fortement redressées, en partie constituées par des grès et des schistes; mais ce qui domine, là, comme dans le Taurus, ce sont les roches calcaires. L'ensemble du Taurus et de l'Antitaurus dessine un arc de très grand rayon, à convexité tournée vers le S. L'extrémité orientale de cet arc commence à se dégager du plateau d'Ouzoun Iaïla. Son extrémité occidentale se confond avec les plateaux de la Cilicie Trachée. On appelle ainsi un massif calcaire ayant tous les caractères d'un plateau karstique, troué d'avens, qui vient tomber en abrupt sur la mer à l'O. de Mersina. Toutefois, du côté de la mer, ce plateau est bordé par une véritable chaîne plus élevée, celle du mont Imbarus, qui constituerait géologiquement le prolongement de l'Antitaurus, interrompu par la plaine d'Adana.

L'arc montagneux du Taurus dont la largeur ne dépasse pas 35 à 40^{k}, atteint, dans sa partie centrale, de très fortes altitudes : 3 500^{m} dans l'Ala Dagh, nom qu'on donne à la partie de la montagne comprise entre le Zamanti Sou et le Korkun Sou; plus de 3 000^{m} dans le Bulgar Dagh, situé à l'O. de la coupure du Tchakyt tchaï; 3 560^{m} au point culminant de cette chaîne, l'Aidost. Plus à l'O. dans le Dumbelek Dagh, les altitudes sont encore supérieures à 3 000^{m}. Ces hauts sommets très déchiquetés sont, pendant la plus grande partie de l'année, couverts de neige. Elle demeure encore par plaques en été sur leur versant N. L'aspect est celui d'une chaîne alpestre.

L'Amanus. — Une région montagneuse fort mal connue rat-

tache en arrière de Marasch l'Antitaurus à une autre chaîne, celle du Giaour Dagh, plus communément désignée aujourd'hui sous son nom ancien d'Amanus. Elle décrit, comme le Taurus, un arc de cercle et vient se terminer brusquement sur la Méditerranée au Ras el Khanzir, après avoir longé la côte méridionale du golfe d'Alexandrette. Le même plissement reparaît après cette interruption dans la partie septentrionale de l'île de Chypre dont la longue pointe s'avance dans la direction du continent.

Cette chaîne de l'Amanus n'atteint nulle part 2 000^{m}. Son plus haut sommet au N. s'élève à 1 840^{m}. Le point culminant au S., dominant le Raz el Chanzir, ne dépasse pas 1 670^{m}. Constitué en grande partie par des roches cristallines, l'Amanus n'a pas les formes hardies du Bulgar Dagh, mais se compose surtout de hautes croupes, aux formes trapues.

Le Kurd Dagh. — La chaîne de l'Amanus est elle-même séparée par une longue dépression comprise entre Marasch et l'embouchure de l'Oronte d'une troisième chaîne, moins élevée encore, le Kurd Dagh, la montagne des Kurdes, qui vient, parallèlement à l'Amanus, aboutir à la mer au S. de l'embouchure de l'Oronte. Peut-être faut-il voir son prolongement dans les montagnes de la partie méridionale de l'île de Chypre. Le sillon qui sépare cette chaîne de celle de l'Amanus paraît bien être le résultat d'un effondrement du sol ; les roches éruptives et particulièrement les coulées de basalte sont en effet nombreuses dans ce couloir qui formerait le prolongement vers le N. de la grande zone de fractures de la Syrie [1].

La ligne de Bagdad, pour atteindre l'Euphrate, doit successivement traverser toutes ces barrières.

Les rivières. — Le plus important de tous ces obstacles est celui du Taurus. Il est très remarquable que cette masse montagneuse soit entaillée dans toute sa largeur par les deux principaux cours d'eau qui descendent dans la plaine de Cilicie : le Djihân ou Djihoun et le Seihoun. Le voisinage de la mer a singulièrement favorisé le travail d'érosion de ces deux fleuves. Tous deux pré-

---

[1] Pour l'Amanus et le Kurd Dagh, voir la *Notice sur la Syrie*.

sentent d'ailleurs cette particularité d'avoir une haute vallée, de pente relativement faible, qui brusquement se creuse en gorge. C'est la preuve d'une reprise du travail de creusement consécutif à des mouvements du sol. L'entrée de ces défilés correspond au point jusqu'où l'érosion partie de la plaine est aujourd'hui parvenue.

Le Djihoun. — Le Djihoun est formé de plusieurs rivières qui se réunissent dans la plaine d'Albistan à 1 100^{m} environ d'altitude. Il s'engage alors dans une gorge qui n'est suivie, dans sa partie amont, par aucun chemin, et vient déboucher par 480^{m} environ dans la plaine que domine Marasch. Il y reçoit les eaux de toute la partie septentrionale de la dépression comprise entre l'Amanus et le Kurd Dagh. Il traverse ensuite l'Amanus dans une étroite vallée qui se termine, entre le Duldug Dagh et le Balk Dagh, par une gorge infranchissable. Au delà, après un détour vers le S. dans un pays de collines, le Djihoun atteint la plaine.

Cette vallée du Djihoun est donc de peu de ressources pour les communications. Ce n'est pas par cette voie qu'en partant de la plaine de Cilicie on peut atteindre Marasch, et de Marasch à Albistan par où l'on gagne Sivas, il n'y a que des chemins muletiers.

Le Seihoun. — Le Seihoun vient de bien plus loin encore dans l'intérieur que le Djihoun. Il est formé de deux branches principales : le Gök Sou et le Zamanti Sou qui paraît beaucoup plus important, bien qu'il ne soit pas considéré comme la branche principale. La région où confluent ces deux rivières est encore aujourd'hui presque complètement inexplorée. Le Seihoun ainsi constitué traverse une région montagneuse très difficile avant d'atteindre la plaine. Ces vallées ne se prêtent donc pas plus que celle du Djihoun aux communications. En partant de la Cilicie on ne peut atteindre Hadjin, situé à 980^{m}, sur un petit affluent du Gök Sou que par un chemin muletier. De là une route accessible aux voitures mènerait à Azizié, dans la haute vallée du Zamanti Sou, à 1 530^{m}, et se continuerait sur Sivas, mais toute réserve doit être faite sur l'état de ces routes de montagne. Azizié est relié par le télégraphe à Sivas.

Un peu avant d'atteindre la plaine, le Seihoun reçoit à droite le Tchakyt tchaï qui, lui aussi, traverse toute la chaîne. Cette

rivière, ou du moins celui de ses affluents qu'on peut considérer comme sa véritable tête, naît près d'Oulou-Kichla, à l'E. d'Eregli, par 1 500^{m} environ d'altitude. Elle commence par couler vers l'E. dans une vallée dominée par de nombreux accidents volcaniques, qui déterminent par endroits des étranglements et de petites cluses. De droite lui arrivent de la montagne plusieurs affluents importants, dont l'un passe dans la région des mines de plomb argentifère de Bulgar Maden, au pied du Bulgar Dagh. A Ak Köpru, à 910^{m} d'altitude, le Tchakyt change de direction et descend vers le S. Il entre alors dans un véritable petit bassin appelé bassin de Bozanti Han, creusé dans des marnes peu résistantes et y reste jusqu'à Bilemedjik. C'est là que brusquement le Tchakyt se précipite dans des gorges profondes dominées par des murailles rocheuses de plus de 1 000^{m} d'altitude, absolument impraticables au moment des hautes eaux. Il disparaît même en un point sous des roches qui forment un pont naturel.

Les Portes de Cilicie. — Ce n'est pas dans cette gorge que peut s'engager la route qui vient du plateau. Mais un peu au dessous de Bozanti Han, situé à 860^{m}, le Tchakyt reçoit, à droite, une petite rivière venant du S.-O. dont la vallée, d'abord très étroite, aboutit à un seuil, à 1 310^{m} d'altitude, d'où les eaux se déversent vers le N. et vers le S. Après une descente de 150^{m} dans la vallée d'une petite rivière qui va rejoindre au S. le Tarsous tchaï, l'ancien Cydnus, on aboutit à une gorge, large de 20^{m} à peine, creusée par les eaux à plusieurs centaines de mètres de profondeur, dans des roches dolomitiques. Là sont les fameuses Portes de Cilicie, Gulek boghaz en turc, par où, dès la plus haute antiquité, se firent toutes les communications entre les plateaux de l'Asie Mineure et la Cilicie. C'est par là que passèrent les armées de Xerxès et d'Alexandre, et plus tard celles des Croisés. On voit encore sur la rive gauche du torrent, les traces de l'ancienne route taillée par endroits dans la roche. La route moderne a été construite en encorbellement sur la rive droite. En 1836, Ibrahim Pacha, le vainqueur de Nizib, avait puissamment fortifié le Gulek boghaz, pour barrer la route aux armées turques. En outre, tous les sentiers traversant la crête avaient été rendus impraticables par des travaux d'art. Tout le Taurus cilicien était transformé en une citadelle imprenable. Les restes des redoutes égyptiennes sont

encore visibles en aval, ainsi que des châteaux-forts construits par les Génois et les Arméniens. L'altitude des Portes de Cilicie est de 1 160^{m}, aussi la pente est-elle forte pour atteindre la plaine, qui n'est distante que d'une quarantaine de kilomètres. La route, une des bonnes routes modernes de la Turquie, descend tantôt sur une rive, tantôt sur l'autre, mais ne suit pas jusqu'au bout la vallée. Elle s'en écarte à Mezaroluk, à 670^{m}, et fait un détour à l'E. pour éviter les gorges inférieures du Tarsus tchaï et allonger la pente et débouche en plaine à 10^{k} de Tarse (24^{m} d'altitude).

Les voyageurs qui ont suivi cette route ont souvent noté l'extraordinaire changement qui se produit dans le climat aux Portes de Cilicie. Tandis qu'au col, balayé par des vents violents, se montrent encore, tard dans la saison, des plaques de neige, brusquement, dès qu'on a passé le défilé, apparaissent les lauriers roses et toute la flore méditerranéenne, et l'on ne tarde pas à entrer dans un pays presque tropical.

III. — LE TRACÉ ET LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE. LES TUNNELS.

La ligne de Bagdad ne suit pas la route historique des Portes de Cilicie. Pour descendre dans la plaine on a choisi un trajet plus direct et évité en même temps les difficultés qu'eût présentées le creusement d'un tunnel dans les roches peu résistantes qui se rencontrent près du col.

De Boulgourlou à Karapounar. — Au départ de la station de Boulgourlou, à 1 047^{m} d'altitude, la ligne commence à s'élever pour franchir le col qui sépare le bassin d'Eregli de la haute vallée du Tchakyt tchaï. Elle atteint 1 457^{m} par des rampes extrêmement fortes et sur lesquelles une machine ordinaire ne peut remorquer plus de cent tonnes. C'est le point culminant de tout le tracé. Elle redescend ensuite sur Oulou Kichla à 1 300^{m} environ. *Oulou Kichla* fut autrefois un lieu d'étape important sur cette route très fréquentée. On y voit encore les ruines d'un grand caravansérail et d'une mosquée datant de l'époque seldjoucide. De là, jusqu'à Karapounar, son terminus actuel, la voie suit constamment la haute vallée du Tchakyt. Sans être encore dans la montagne, la section qui va jusqu'à Ak Köpru est assez accidentée. Elle a néces-

sité de petits tunnels, des ponts, de hauts remblais et des tranchées taillées dans le roc. De Boulgourlou à Karapounar, la construction a coûté 400 000 francs le kilomètre. Ak Köpru, où se trouve la frontière des deux vilayets de Konia et d'Adana, n'est déjà plus qu'à 900^{m} environ. De là, jusqu'à Karapounar, dans le petit bassin de Bozanti Han, pas de difficultés. Karapounar est à 291^{k} de Konia, à 102^{k} d'Eregli, et à 800^{m} d'altitude.

De Karapounar à Dorak. — Les 32 kilomètres actuellement en construction entre Karapounar et Dorak, où reprend la ligne déjà construite, ont exigé et exigeront encore un énorme effort. Cette section ne comporte pas moins de quatre grands tunnels d'une longueur totale de 18^{k}, sans compter de longs remblais très élevés, des perrés couvrant des surfaces considérables et de nombreux ponts dont le tablier devra se trouver de 15 à 30^{m} au dessus des torrents qu'ils enjambent.

Un premier tunnel, celui de Belemedik, long de 1 726^{m}, s'ouvre à 2^{k} de la St^{on} de Karapounar. Il est actuellement percé, mais la voie n'est pas encore aménagée. Après une interruption de 200^{m} environ, la ligne doit pénétrer dans un second tunnel, compris entre les kilomètres 296 et 302, puis dans un troisième et un quatrième distants de quelques centaines de mètres. A la sortie de ce quatrième tunnel, la ligne s'écarte, sur la rive droite, du Tchakyt, contourne la montagne de Hadji Kiri, doit traverser sur des ponts élevés plusieurs torrents descendant au Tchakyt, et par une série de remblais et de tranchées aboutir à Dorak à 325^{k} environ de Konia. D'après le rapport du conseil d'administration de la Société pour la construction de chemins de fer en Turquie (Société de Glaris), présenté à l'assemblée générale des actionnaires en décembre 1915, sur l'exercice prenant fin le 30 juin 1915, il ne semble pas qu'on ait travaillé à d'autres tunnels qu'à celui de Belemedik. « A la section Adana, y est-il dit, les travaux de construction se sont limités dans le Taurus (Km. 292 à Km. 329) à la perforation du tunnel de Belemedik. . . et à la consolidation des travaux antérieurs. » Deux officiers anglais, le capitaine S.-F. Newcombe et le lieutenant J.-P.-S. Greig, du Royal Engineers [1],

---

[1] *The Baghdad Railway*, *Geographical Journal*, t. XLIV, décembre 1914, p. 577-580, carte à 1/400000 et photographies.

qui ont visité les travaux en mai 1914, ont constaté que, sauf pour le premier tunnel, les travaux, partout ailleurs, étaient peu avancés. Rien n'était fait encore au second tunnel. Ils estimaient que deux ou trois ans étaient encore nécessaires pour l'achèvement de cette partie de la ligne. Les journaux allemands n'auraient pas manqué d'annoncer le percement des trois derniers tunnels s'il était terminé ou près de l'être. Le rapport du conseil d'administration cité permer d'affirmer que les travaux n'ont pas été poussés dans cette section autant qu'on pourrait le croire.

Mais, dès 1914, une route avait été construite reliant entre eux les différents chantiers établis aux points d'attaque des tunnels. Cette route décrite par les officiers anglais, suit d'abord à partir de Karapounar le bord de la gorge (rive droite), jusqu'à l'intervalle compris entre le premier et le second tunnel, puis elle s'élève dans une gorge étroite, entaillée dans la paroi presque verticale. En deux endroits deux petits tunnels de 30^{m} de longueur ont été nécessaires. Elle aboutit à l'intervalle compris entre le 2e et le 3e tunnel, et suit la voie à une hauteur de 250^{m} environ au-dessus du niveau de l'eau. Là commence une montée beaucoup plus raide, en lacets, impraticable, en 1914, aux voitures chargées, jusqu'au petit village de Bedernadik. Ce village, perché sur une éminence, se composait de quelques maisons de pierre bâties pour les ingénieurs et d'un poste militaire, de baraques et de une ou deux boutiques. Il est à 303^{k} de Konia. La route redescend, entaillée dans la roche, dominant des abrupts, bordée aux endroits dangereux de balustrades en bois, parfois même suspendue sur des poutres enfoncées dans le flanc de la montagne. Elle reste bien au-dessus de l'intervalle compris entre le 3e et le 4e tunnel, auquel elle est reliée par un plan incline, avec câble électrique, destiné au transport des matériaux. On atteint ainsi le campement établi à la sortie du 4e tunnel. En ce point, les gorges du Tchakyt, (appelé aussi Chakra Sou), profondes d'un millier de mètres, sont d'une impressionnante beauté.

Au delà de ce campement établi à 500^{m} environ d'altitude, la route s'écarte de la vallée du Tchakyt qui s'élargit à travers des plateaux accidentés surtout par le lit des torrents qui les entaillent ; elle descend vers Dorak en évitant les grandes courbes que décrit la voie.

En somme, une route de montagne, assez étroite par endroits,

à en juger par les photographies données par les officiers anglais, avec de brusques tournants, de fortes pentes, et qui, en 1914, n'était pas entièrement praticable aux voitures chargées. Elle a été améliorée, rendue depuis avril 1915 accessible aux automobiles, d'après les renseignements fournis par les journaux allemands. On n'y doit pas cependant circuler sans précautions. Mais de toute façon elle double la route des Portes de Cilicie.

De Dorak à Adana. — De Dorak jusqu'à Yenidjé, raccordement avec la ligne de Mersina à Adana, sur une distance de 23^{k}, la ligne de Bagdad est en exploitation depuis avril 1912. Quant à la ligne de Mersina à Adana, passée, comme on l'a vu, sous le contrôle allemand, elle a été complètement refaite jusqu'au ballast, de façon à pouvoir se prêter à un trafic plus intense. C'est par là en effet que parviennent sur les chantiers les matériaux nécessaires à la construction du Bagdad. Des gares nouvelles, avec de larges vérandas, permettant de s'abriter contre le soleil, ont remplacé les petites stations incommodes d'autrefois. De Yenidjé à Mersina 33^{k}4, de Yenidjé à Adana 14^{k}5. Pas d'autres travaux d'art que deux ponts, l'un sur le Tarsus tchaï avant d'arriver à Tarse, l'autre sur le Deli tchaï avant d'arriver à Mersina.

CHAPITRE IV.

DE MERSINA ET ADANA À L'EUPHRATE.

I. — LA CILICIE.

La plaine de Cilicie, Tchoukour Ova des Turcs, occupe entre le pied des montagnes et la mer une superficie de 4 500^{kq} environ. Dans sa plus grande largeur, de Mersina à Osmanieh, vers le point où le Djihoun sort de la montagne, elle mesure à peu près 150^{k}. Sa profondeur, du cap Karatasch à Sis, est de 110^{k}.

Elle commence par un simple liséré littoral, à l'embouchure du Lamas Sou (ancien Lamus), mais ne prend vraiment le caractère de plaine qu'à partir de Mersina. Sa limite est exactement fixée au N. par les avant-monts du Taurus. Un peu à l'E. d'Adana, elle tourne brusquement au N. pour enfermer une sorte de golfe qui s'enfonce jusqu'à Sis et Karsbazar. Au S., de ce point, elle revient vers le S. le long des premières pentes qui se rattachent à l'Amanus, s'étend ensuite en pointe vers l'E. jusqu'à Osmanieh, puis longe vers le S.-O. le petit massif de Missis. C'est là que la plaine est le plus étroite. Elle n'atteint pas, à la hauteur de Missis, plus de 15^{k} de large. Cet étranglement, qui correspond d'ailleurs à un léger ressaut, permet de diviser la plaine de Cilicie en plaine maritime et plaine intérieure. Le Djihoun descend de l'une à l'autre, au N.-E. de Missis, par un défilé que gardait la petite forteresse de Jilan Kaleh. Au S., à la plaine maritime se rattache naturellement le large delta de ce fleuve, qui s'avance en pointe dans le golfe d'Alexandrette.

La plaine maritime, très basse, n'atteignant pas, au pied des montagnes, plus de 30^{m} d'altitude, s'étend régulière et nue, sauf aux abords des villes, et sans autres accidents qu'un certain nombre de buttes artificielles, analogues aux *tells* de Syrie, hautes de 25^{m}, larges de 100^{m}, qui furent sans doute des postes de guet. La plaine intérieure, plus accidentée, monte jusqu'à 80^{m}. De sa

surface émergent de petits îlots rocheux qui ont servi autrefois de positions de défense. Le plus important, celui d'Anavarza, forme une longue arête aux flancs abrupts, de 250^{m} d'altitude; le plus méridional se trouve à la limite de la plaine maritime, à 10^{k} environ à l'E.-S.-E. d'Adana. C'est un petit mamelon de 140^{m} de haut qui porte le tombeau du cheik Abd ul Rizeh.

La côte. — La côte, entre Mersina et le cap Karatasch est bordée d'une barrière de dunes derrière laquelle s'étendent des lagunes exploitées comme salines. La plus étendue à l'E. est le Hasan Dede Gheul qui communique avec la mer au moment des hautes eaux. Elle est en effet alimentée au printemps par un bras du Djihoun, large de 50^{m} environ, qui s'assèche complètement en été.

Le Tarsous tchaï et le Seihoun se terminent, à l'E. de Mersina, par un delta qui fait une légère saillie sur la ligne de rivage. L'un et l'autre n'ont à leur embouchure que 3^{m}6 de profondeur. Le Tarsous tchaï est large de 50^{m} environ et le Seihoun de 100^{m}.

A l'E. du promontoire rocheux de Karatasch qui prolonge, après une interruption, le petit massif de Missis, s'étale le delta marécageux du Djihoun, véritable jungle où vit encore le léopard. L'avancée de ce delta dans le golfe d'Alexandrette a déterminé avec la côte qui est en arrière la formation de la baie de Youmurtalik ou d'Ayas qui offre de bons mouillages.

L'embouchure du Djihoun, large de 80^{m} environ, se trouve à l'extrémité de la pointe qui s'avance au S. de la baie d'Ayas. Elle est facilement reconnaissable au ressac qui brise ordinairement sur la barre. La profondeur varie sur cette barre que les embarcations ne peuvent franchir par vents de S.-E. En arrière on trouve de 3^{m}5 à 5^{m} d'eau et le Djihoun est navigable jusqu'à Missis, à 60^{k} dans l'intérieur, mais à une distance en ligne droite qui ne dépasse pas 18^{k}. Le fleuve, dans toute cette partie inférieure de son cours décrit en effet dans la plaine, en partie inondable, un très grand nombre de méandres.

Les ports sur cette côte basse sont médiocres. Mersina ne peut être accosté par les navires qui doivent mouiller au large, et les transbordements sont difficiles, parfois même impossibles, quand soufflent les vents du Sud. Plusieurs petits wharfs ont été con-

struits pour les chalands et les remorqueurs. Le plus important, à l'E., est celui de la Cie du chemin de fer d'Adana. Il a 90^m^ environ de longueur et la profondeur, contre ce wharf, est d'environ 3^m^.

A 3 milles environ de distance au N. E. du cap Karatasch, reconnaissable à ses falaises blanches, se trouvent plusieurs îlots rocheux qui offrent un abri aux bateaux du pays en face du petit village de Karatasch Khan. En été, les bâtiments de commerce viennent mouiller par 7 ou 8^m^ de fond devant le plus oriental de ces îlots, pour recevoir des chargements de grains apportés de la plaine.

Quant à la baie d'Ayas, dominée au N.-O. par les sommets en forme de pics du massif de Missis, elle est bordée au N. par de petites falaises qu'interrompt une plaine sèche et inculte. Elle a des fonds de 18^m^ à l'entrée et de 11^m^ encore au S. de la pointe Bittern. Les barques y peuvent accoster à une jetée en ruine, sous une tour située au N.-O. de cette pointe, et les petits navires du pays y trouvent un abri contre les vents dans le port d'Ayas, formé par d'anciens môles de pierre entre lesquels la profondeur n'est plus aujourd'hui que de 2^m^ à 3^m^6. La côte au delà devient rocheuse jusqu'à la petite plaine d'Issus.

Le climat. — Bien abritée par sa ceinture de montagnes, la plaine de Cilicie a des températures d'été qui rappellent celles de l'Égypte. Les vents du N.-E. n'y soufflent qu'en hiver et au printemps. Les températures moyennes d'hiver sont de 14°, celles de printemps de 21°5, celles d'été de 29°5, celles d'automne de 20°5. Le thermomètre monte en été à l'ombre jusqu'à 45°. Il est excessivement rare qu'il descende en hiver jusqu'à 0°. Mais la Cilicie a sur l'Égypte l'avantage de recevoir pendant une partie de l'année des pluies abondantes. Des observations faites pendant une période de 14 ans à Adana donnent les moyennes suivantes, en millimètres :

J.	F.	M.	A.	MAI	J.	J^t^	A.	S.	O.	N.	D.	ANNÉE.
99	81	74	41	57	13	7	4	14	37	72	104	610.

Ce tableau montre que la saison sèche ne s'étend guère que sur 4 mois, de juin à septembre inclus. Les pluies qui tombent en cette saison sont uniquement des pluies d'orages. Le régime des fortes averses est d'ailleurs général, puisque le nombre de jours de pluie ne dépasse pas 42. Les pluies sont certainement beaucoup

moins abondantes dans l'arrière-pays où s'étendent de vastes steppes. Et c'est aussi l'aspect, en été, des parties non cultivées de la plaine maritime couvertes de hautes herbes, d'où émergent seulement quelques bouquets d'arbustes, que les chasseurs incendient périodiquement pour en dépister le gibier.

Les cultures. — Le sol est constitué sur de grandes étendues par un limon rouge d'une épaisseur considérable provenant de la désagrégation des roches calcaires du pourtour. Le long des fleuves s'étalent des alluvions parfois recouvertes d'humus. Le régime de ces fleuves est en effet très irrégulier : ils s'enflent au printemps lors de la fonte des neiges dans la montagne et inondent au loin leurs rives. La circulation dans les parties basses devient alors très difficile. Ces fondrières s'assèchent en été, mais sont alors infestées de moustiques qui tourbillonnent après le coucher du soleil et propagent la fièvre. Aussi la plaine de Cilicie a-t-elle la réputation méritée d'être très insalubre. Des villes, tous ceux qui le peuvent émigrent en été dans la montagne voisine. De grands travaux seraient nécessaires pour drainer les eaux et les faire servir à l'irrigation. Car le pays, dans ses parties sèches et suffisamment arrosées, est merveilleusement riche. La grande zone de cultures s'étend de Mersina à Adana par Tarsous, et au delà vers l'E. jusqu'à Osmanieh. Il y a là, outre de petites cultures pratiquées encore de façon primitive, de grandes fermes et des propriétés d'une étendue moyenne de 500 hectares où, depuis une quinzaine d'années, ont commencé à s'introduire les procédés modernes, avec machines agricoles perfectionnées. Quand ces pays auront trouvé la main-d'œuvre qui leur fait encore trop complètement défaut, ils seront parmi les plus riches terroirs agricoles du globe. Déjà la colonisation européenne a commencé à s'y installer. Une Société française s'est récemment constituée pour exploiter le vaste domaine de Djihan (anciennement Hamidieh) situé au N.-O. de cette localité au voisinage du Djihoun, qui faisait autrefois partie des biens du sultan Abdul Hamid. La société a passé avec le Gouvernement ottoman un contrat d'association aux termes duquel le droit d'exploiter ce domaine lui est concédé pour 99 ans, à charge par elle de créer et d'entretenir une école pratique d'agriculture. La contenance de ce domaine est d'environ 25 000 hectares. D'autre part une compagnie allemande, soutenue par la *Deutsche Bank*, la

Deutsche Levantinische Baumwolle Gesellschaft, dont le siège est à Dresde, a fait de grands efforts pour développer dans la plaine de Cilicie la culture du coton dont on exporte déjà des quantités importantes.

Les principales cultures sont les céréales : blé, avoine, orge, le maïs, dont les tiges atteignent deux mètres de haut, le sésame, le millet, le riz qu'il est défendu de planter aux abords des villes, à cause de l'insalubrité des rizières, vient ensuite le coton dont les plantations occuperaient d'après les statistiques turques 3 p. 100 de la surface. Les jardins bien irrigués qui entourent Mersina, Tarsous, Adana, cultivés surtout par des Fellahs qu'y introduisit autrefois Mehemet Ali, fournissent en abondance des légumes et aussi des fruits, grenades, oranges, citrons. Le palmier cependant n'y mûrit pas ses dattes.

L'animal de trait est en général le buffle. L'animal porteur le cheval, de petite taille mais très résistant, et l'âne, et, pour les longs parcours par caravanes, le chameau. Le bétail est rare, on élève surtout un mouton à toison épaisse et une petite chèvre noire dont on utilise le lait pour faire des fromages.

La population. — Il est impossible, en l'absence de tout recensement, d'indiquer avec précision la population de la plaine de Cilicie ; même pour les villes, les évaluations sont très différentes. En acceptant les chiffres donnés par Vital Cuinet en 1891, on obtiendrait en additionnant les populations des cazas qui correspondent à peu près à la plaine, à un total de 185 000 h. environ.

Cette population est très mélangée. Elle se compose, dans les villes, de Turcs, de Grecs, d'Arméniens et d'Européens, ceux-ci groupés surtout à Mersina. Il faut en distinguer les Levantins, fils ou descendants d'Européens, nés en Asie Mineure ou en Syrie, qui ont adopté les habitudes orientales. Les Turcs y constituent l'élément dominant, le commerce est surtout entre les mains des Arméniens et des Grecs. On a signalé déjà, dans les jardins qui entourent les villes, les jardiniers fellahs, vivant là dans des huttes semblables à celles des riverains du Nil. Dans la campagne ce sont encore les Turcs qui dominent, mais le bariolage y est poussé à l'extrême : Tcherkesses, transplantés là après la conquête de la Transcaucasie par les Russes, Mohadjirs (musulmans bul-

gares) qui n'ont pas voulu se soumettre à la domination des chrétiens — les uns et les autres ont d'ailleurs gardé leurs habitudes de vie : les Tcherkesses sont toujours grands éleveurs de chevaux, et les villages des Mohadjirs ressemblent à s'y méprendre à des villages bulgares —; Tachtadjis (scieurs de planches), groupes sans caractères ethniques qui habitent l'hiver la plaine et vont l'été travailler dans les forêts comme bûcherons et charbonniers. Nomades aussi sont les Yuruks pasteurs montant dans la belle saison avec leurs troupeaux vers les hauts pâturages. Enfin des Kurdes vivant surtout de la contrebande du tabac, et des Arabes chameliers, mais qui sont ici des étrangers conducteurs de caravanes.

Les villes. — Mersina. — Les agglomérations les plus importantes sont toutes groupées à l'Ouest de la plaine, au pied de la montagne.

La plus récente est *Mersina* qui n'était encore, au début du XIXe siècle, qu'un petit groupe de cabanes. Les navires venaient alors mouiller plus à l'E. en face du village de Kazanli. La ville moderne a remplacé une ancienne ville grecque et romaine, Soli, détruite par Alexandre et reconstruite par Pompée d'où son nom de Pompeiopolis. Ses ruines se trouvent à quelques kilomètres à l'O. et son port est très reconnaissable bien que comblé par les sables. C'est le sort de tous ces vieux ports des côtes d'Asie Mineure qui ont disparu, faute d'entretien. Mersina compte aujourd'hui 20 000 h. environ, Turcs et Arméniens en majorité. La colonie européenne y était plus importante que dans toute autre ville de Cilicie. C'est là que résidaient les consuls. Malgré d'importantes améliorations Mersina est encore malsaine et sa population aisée l'abandonne en été. L'eau, amenée par des conduites de la rivière qui se jette immédiatement à l'Ouest, est de qualité médiocre. Seule échelle non seulement de la plaine de Cilicie, mais aussi des villes de l'intérieur comme Konia et Kaisarieh, Mersina, malgré les inconvénients de sa rade, était devenue une importante place de commerce. La construction de la ligne de Bagdad en détournant vers Haïdar Pacha les marchandises en provenance du plateau intérieur lui a causé un préjudice. Elle ne peut guère espérer lutter contre Alexandrette comme tête de la grande ligne vers la Méditerranée, lorsque Alexandrette sera dotée

d'un véritable port. Son trafic se bornera donc à celui de la plaine de Cilicie; mais ce trafic n'est pas sans importance. Il s'élève en moyenne à plus de 60 000 tonnes, et consiste surtout, pour les exportations, en céréales, coton, sésame et en minerai de chrome dont il existe deux petites mines dans la montagne aux environs de la ville. L'exportation du coton est en grand progrès: de 45 000 balles en 1904-1905, elle est passée à 120 000 pour la campagne de 1913. Mersina a deux usines à égrener le coton et deux fabriques de glace artificielle. Le quartier européen près du port est assez bien construit, mais en arrière les maisons à un étage, en terre, font assez piètre figure. Des jardins encadrent au N. toute l'agglomération.

Tarsous. — De Mersina à Tarsous, le long de la chaussée et du chemin de fer s'étend une des plus riches parties de la plaine de Cilicie. Mais plus au S., en se rapprochant du Tarsous tchaï, des marécages occupent l'emplacement d'une ancienne lagune en grande partie colmatée, par où la mer s'avançait sans doute jusqu'au voisinage de Tarse. La *Tarsous* moderne est bâtie sur l'emplacement même de l'ancienne ville dont les ruines sont enfouies sous plusieurs mètres d'alluvions apportées par les inondations du fleuve qui paraît s'être déplacé ou avoir été détourné plus à l'E. C'est l'ancien Cydnus aux eaux glacées, qui fut fatal à Alexandre. En réalité les eaux du Cydnus ne sont pas plus froides que celles des autres fleuves de la plaine. Située au débouché de la grande route des Portes de Cilicie, l'ancienne Tarse fut une des grandes villes de l'antiquité. Elle rivalisa pour ses écoles avec Alexandrie. C'est la patrie de l'apôtre St Paul. La ville moderne est la très humble héritière de ce glorieux passé et n'a pas plus de 28 000 h. dont 20 000 Turcs, 5 000 Arméniens, 2 500 à 3 000 Grecs. Ses marchés sont encore très fréquentés et son commerce est important. Comme Mersina, Tarsous a des usines à égrener le coton, une fabrique de glace, et, en plus, une filature et un tissage de coton et un moulin à vapeur. La ville est traversée par plusieurs dérivations de la rivière et n'offre avec ses maisons à un étage, en bois et en terre, couvertes d'un simple crépissage, qu'une assez médiocre apparence, mais de très beaux jardins l'entourent à l'Ouest et au Sud et la dérobent presque à la vue. En arrière, sur les premières pentes se sont construites, parmi les

vergers, des villas modernes habitées pendant l'été par les plus riches familles.

Adana. — Fermes et villages se succèdent également sans interruption jusqu'à *Adana*, la capitale du vilayet et la principale ville de la Cilicie. Elle est située sur le Seihoun, à l'endroit où de tout temps se fit le principal passage du fleuve. Les fondations de son grand pont de pierre remontent à Justinien. On lui attribue 65 000 h., mais en y comprenant 10 000 Fellahs occupés dans les jardins et 25 000 paysans au moins qui viendraient chaque année pour les travaux agricoles et l'égrenage du coton. Tous ces chiffres ne peuvent être acceptés que sous réserve. Adana a beaucoup changé à son avantage depuis une quinzaine d'années, ses rues pavées et ses maisons à deux étages lui donnent un aspect plus urbain que Tarse. Un quartier neuf s'est construit à l'O. près de la gare terminus du chemin de fer de Mersina. Le palais du Gouvernement, entouré de jardins, est un des plus remarquables de l'Asie Mineure. Adana a plusieurs usines à égrener le coton et plusieurs filatures dont une avec un tissage moderne. Elle a aussi des fabriques de glace et des moulins à vapeur, sans compter de vieux bateaux-moulins amarrés dans le fleuve. Bien qu'il puisse être remonté par des barques jusqu'à Adana, le Seihoun n'est pas une voie de commerce, mais très importantes sont les routes de terre, encore fréquentées par les caravanes, qui partent de là dans toutes les directions, vers Sis au N., vers Missis et Osmanieh à l'E., vers Karatasch et la mer au S.

Autres agglomérations. — *Karatasch*, comme *Youmourtalik* et *Ayas* ne sont que de pauvres villages. Village aussi *Missis*, bien que situé au point de passage du Djihoun. *Osmanieh*, chef-lieu d'un caza, est un peu plus important mais ne dépasse guère, s'il les atteint, 1 000 h.

Sis, tout au N. et à la limite de la plaine, est une ville du passé. Bâtie en amphithéâtre sur les flancs d'une butte isolée qui s'élève à 330^{m} et que couronnent les ruines d'un château-fort, elle fut pendant deux siècles la capitale d'un des royaumes d'Arménie, et pour cette raison est encore le siège d'un des patriarches de la religion arménienne, que les Turcs voudraient opposer au Katholikos d'Etchmiadzin, placé aujourd'hui sous la suzeraineté du Gou-

vernement russe. Le Katholikos de Sis habite un couvent très délabré, entouré d'une haute muraille à l'intérieur de laquelle sont groupés dans des jardins l'église, les écoles et autres bâtiments affectés au culte. Sis, très à l'écart, n'a que 3500 h. C'est de là qu'on gagne vers le N. Hadschin, par des chemins non carrossables, et plus loin, par une route, Azizié et Sivas.

Au S. de Sis, *Anavarza,* sur sa haute butte allongée dominant la plaine, n'est plus qu'une ruine, mais une ruine qui donne une haute idée de ce que fut jadis cette position de défense où les Romains avaient édifié une ville qui fut, par ses monuments, ses aqueducs qui se profilent encore sur 12 et 20^{k} jusqu'à la montagne, une des plus remarquables de la Cilicie. Plus tard, et avant Sis, Anavarza fut la capitale de la petite Arménie. Le géographe Edrisi comparait les campagnes voisines au «paradis» de Damas. C'est aujourd'hui une steppe désolée et marécageuse qu'habitent les sangliers et les chacals, image de ce qu'est devenu tout ce brillant passé sous la domination turque.

Le massif de Missis. — Le petit massif de Missis isole la plaine de Cilicie du golfe d'Alexandrette. Il s'étend du N.-E. au S.-O. sur une longueur de 75^{k} environ depuis le col de Toprak Kaleh jusqu'à la dépression qui le sépare des hauteurs du cap Karatasch, dépression qui donne passage au Djihoun. Constitué surtout par des roches calcaires, profondément déchiqueté par l'érosion, il apparaît de loin, avec ses pics escarpés, comme une véritable montagne. Son principal sommet, le Djebel Nour (mont de la lumière) s'élève à 720^{m}, mais les sommets plus méridionaux du Dede Dagh, de l'Ouzoum Dagh, du Daoudi Dagh atteignent encore 430^{m}, 440^{m} et 640^{m}. Il est évidé au centre et encadre presque complètement une plaine qui s'ouvre vers le N., la plaine d'Hamidieh.

Lorsqu'on veut atteindre, en partant de la plaine de Cilicie, le golfe d'Alexandrette, il faut traverser ou tourner le massif de Missis. On le traverse facilement, dans sa plus faible largeur, en arrière de la plaine d'Hamidieh, par un petit col, haut de 106^{m} seulement, qu'occupe le village turc de Kurk Kulak. C'est par là que passe la route la plus courte allant d'Adana à Alexandrette.

On tourne le massif de Missis par le S. en s'élevant sur les dernières pentes qui regardent la dépression du Djihoun; on le tourne

aussi, à son extrémité N.-E., par une route qui se détache de la route de Missis à Osmanieh, à la hauteur de la St^on de Toprak Kaleh. Elle va directement vers le S. et passe dans un étroit défilé, large de 200^m à 300^m, long de 800^m, entre des parois souvent abruptes, hautes de 30^m à 50^m. Ce défilé est dominé par des hauteurs de 200^m à 300^m qui ne présenteraient pas de difficultés de passage. A l'entrée, au N., sur une butte probablement basaltique, le petit château fort de *Toprak Kaleh* gardait ce passage. Il est d'ailleurs doublé à l'E. par une route en meilleur état qui, d'Osmanieh, va directement à Erzin en s'élevant sur les collines, et de là à Payas.

Le golfe d'Alexandrette. — Qu'on prenne l'un ou l'autre de ces chemins, on vient déboucher sur le golfe d'Alexandrette. Entre les premières pentes de l'Amanus et la mer s'étend la petite plaine d'Issus, célèbre par la victoire qu'Alexandre y remporta sur l'armée des Perses, et qui lui livra toute la Syrie. On ne peut dire avec précision où se trouvait Issus. Peut-être le site est-il celui qu'occupa plus tard une ville romaine dont on aperçoit les ruines après avoir passé le défilé de Toprak Kaleh.

Très marécageuse, cette petite plaine d'Issus est bordée vers la mer par un cordon de dunes. Elle se termine vers le S. un peu au delà de *Payas* ou Bayas, localité de 1 200 h. turcs et arméniens dont le port est aujourd'hui comblé par les sables. Un simple appontement de bois permet aux bateaux d'y venir charger des oranges.

Au delà, et jusqu'à Alexandrette, la montagne touche à la mer. La route s'élève sur des collines rocheuses et traverse plusieurs torrents le plus souvent à sec. Il y a là un véritable défilé qui fut jadis barré par une muraille et que garda plus tard la petite forteresse en ruines de Kislar Kaleh. Passé cet étranglement, se dressent, à droite, sur un promontoire, les restes d'une belle arche de pierre. Ce sont les «Piliers de Jonas». La côte est encore rocheuse pendant 8^k environ et l'on atteint la toute petite plaine d'Alexandrette.

Alexandrette. — La côte, qui depuis Payas suivait une direction N.-S., dessine en cet endroit une courbe ouverte vers le N. jusqu'à une petite pointe rocailleuse et basse où elle reprend une direction S.-O. La baie ainsi formée est un des meilleurs mouillages et

l'un des plus sûrs de toute la côte de Syrie. Les fonds, à un mille du rivage, sont de 12^{m} à 15^{m}. Bien protégée par la haute barrière de l'Amanus, la rade d'Alexandrette n'est guère exposée qu'aux vents du N. et du N.-E. qui soufflent surtout au commencement du printemps et rendent parfois les transbordements difficiles.

Si l'on ajoute qu'en arrière la chaîne de l'Amanus s'abaisse au col de Beïlan jusqu'à 770^{m}, qu'en 30 heures on peut par cette route atteindre Alep, que d'autre part le fond du golfe d'Alexandrette n'est en ligne droite qu'à 175^{k} de l'Euphrate, on comprendra toute la valeur de cette position maritime. Au cas où l'Empire turc perdrait la Mésopotamie, la Syrie et la Cilicie, c'est certainement Alexandrette qui deviendrait la tête de la voie ferrée allant de la Méditerranée à Bagdad et au golfe Persique. Il serait alors nécessaire de construire une ligne directe d'Alexandrette à Alep.

La ville pourtant est récente. Il n'y avait là encore dans la première moitié du XIXe siècle que quelques cabanes en bois et en roseaux. C'est que la petite plaine est des plus malsaines et n'offre guère de ressources. Les céréales, blé, orge, millet et la vigne qu'on cultive sur l'étroite bande de terre et les pentes des collines ne suffisent pas à la consommation locale. Mais Alexandrette offrait tant d'avantages comme échelle d'Alep, qu'une ville s'est peu à peu construite sur le rivage, à l'E. de la pointe. Elle compte aujourd'hui 12 000 h. dont 4 000 Turcs, 4 500 chrétiens, 500 israélites et 3 000 fellahs. Malgré quelques travaux de dessèchement, elle est encore très malsaine en été et la plupart de ses habitants l'abandonnent alors pour s'installer dans la montagne. A mesure que le mouvement d'échanges augmentait, quelques appontements ont été construits, où viennent s'amarrer les barques et les alléges. Ces échanges portent principalement, à l'exportation, sur les cocons, les céréales et la racine de réglisse, qui vient de fort loin dans l'intérieur, jusque du vilayet de Mossoul, mais qu'on nettoye et met en presse à Alexandrette avant l'embarquement. Presque toute cette réglisse est à destination des États-Unis. Les importations l'emportent toutefois sur les exportations et comprennent surtout des produits fabriqués.

Ce commerce s'est régulièrement développé jusqu'au moment où la voie ferrée par Beyrouth et Rayak est arrivée jusqu'à Alep, mais cette atteinte à la prospérité d'Alexandrette ne peut être que de peu de durée et le courant direct d'échanges reprendra avec

Alep le jour où sera achevée la partie de la ligne de Bagdad qui traverse l'Amanus. Déjà l'embranchement qui rattache Alexandrette à la grande ligne est en exploitation. En même temps qu'ils obtenaient, sans garantie d'intérêt, la concession de cet embranchement, les Allemands se faisaient concéder aussi en 1911 les travaux et l'exploitation du port. Trois grands bassins sont prévus qui permettront aux navires de charger et de décharger à quai. Le premier pourra contenir 16 grands navires sur des fonds de 7 à 9^{m}, ce qui paraît devoir suffire pour longtemps au trafic. Commencée en octobre 1912, l'œuvre au moment de la guerre était en cours d'exécution.

II. — DE LA CILICIE À L'EUPHRATE.

Entre la plaine de Cilicie et de l'Euphrate, deux obstacles se dressent encore : la chaîne de l'Amanus et celle du Kurd Dagh.

La route d'Osmanieh à Biredjik par Aïntab. — D'Osmanieh, situé à l'extrémité de la plaine, la traversée de l'Amanus est facile. La route qui va vers l'Euphrate suit, jusqu'à Bagtché, la vallée directement orientée d'E. en O. du Khanis tchaï, affluent du Djihoun. De 120^{m} d'altitude au point où l'on atteint cette vallée, on s'élève assez rapidement, sur la rive gauche jusqu'à 475^{m}, au pont où l'on passe sur la rive droite. *Bagtché*, dans un petit bassin, est à 550^{m}. On monte ensuite par une pente régulière mais assez forte jusqu'au col situé à 960^{m}, et l'on redescend sur Kazanali au voisinage de l'Arslan Gueul, l'un des trois grands lacs qui occupent le large couloir compris entre l'Amanus et le Kurd Dagh.

La route continue directement vers l'E. et franchit le Kurd Dagh par un col situé à 1100^{m} d'altitude pour redescendre à 840^{m} sur Aïntab.

Bâtie en amphithéâtre sur les pentes de la vallée du Sadjour, affluent de l'Euphrate, *Aïntab*, entourée de jardins et de vergers, de vignes et d'olivettes est une des villes les plus prospères du vilayet d'Alep. Elle compte 74 000 h. dont 48 000 Turcs, 18 000 Arméniens, 5 000 protestants, 500 Arméniens catholiques, 300 catholiques latins, 600 israélites, une centaine d'étrangers, etc.

C'est, comme l'indique le nombre des protestants, un centre important de propagande. Les missions américaines y ont un hôpital. Une butte artificielle, près de la rivière, porte les ruines d'une ancienne forteresse. Grâce à son altitude, la ville jouit d'un climat tempéré et ses environs sont riches en produits agricoles : céréales, sésames, sumac, raisins, olives, pistaches, figues et tabac. On y importe de grandes quantités de cotons filés pour la fabrication de tissus indigènes, principale industrie d'Aïntab.

De là, à travers un pays de collines, sec et stérile sur les hauteurs, mais bien cultivé dans les vallées, on continue vers l'Euphrate qu'on atteint à Biredjik à 340^{m} d'altitude.

Sur ce même flanc E. du Kurd Dagh, à peu de distance de la vallée du Sadjour, se trouvent les sources du Gök Sou qui alimente la rivière d'Alep. On a même par un canal et un petit tunnel détourné vers cette rivière une partie des eaux du Sadjour.

Killis. — D'Aïntab une bonne route mène au S. à Killis, sur les dernières pentes, et toujours sur le flanc E. du Kurd Dagh. Cette ville, située à 670^{m} d'altitude, est peuplée de 34 000 h. dont 30 450 Turcs, 2 615 Arméniens, 324 Arméniens catholiques, 311 Grecs, 434 protestants, 540 israélites. Comme Aïntab, Killis est entourée de très belles cultures. Les collines auxquelles elle est adossée sont plantées de vignes et d'oliviers qui fournissent d'excellentes huiles. C'est, avec les céréales et les raisins secs, le principal produit d'exportation. L'industrie des tissus indigènes y est également très prospère.

Cette route se continue vers le S. et se raccorde avec celle qui va d'Alexandrette à Alep [1].

Marasch. — La dépression comprise entre l'Amanus et le Kurd Dagh se prolonge, comme on l'a vu, vers le N., jusqu'au confluent de Djihoun et de l'Ak Sou qui vient de la montagne au N. et draine les eaux de la partie septentrionale de la dépression encore mal asséchée. A une dizaine de kilomètres au N.-E. de ce confluent, au pied de l'Ahour Dagh (ou Akhir Dagh) sur plusieurs collines dominant la plaine, à 550^{m} d'altitude, est bâtie la ville de *Marasch* qui

---

[1] Voir pour la route d'Alexandrette à Alep et pour Alep la *Notice sur la Syrie*.

a 60 000 h. De nombreux ruisseaux traversent la ville en tous sens, sous l'ombrage de beaux platanes, formant de petites cascades. Ils alimentent dans la plaine, au-dessous de la ville, de nombreux jardins et vergers où l'on récolte en grande quantité des raisins et des fruits. La ville a aussi des industries : soies brochées, tapis, dentelles. Marasch peut être atteint facilement par une route qui se détache à Kazanali de celle d'Adana et Osmanieh à Aïntab, et se trouve par conséquent dans le rayon d'attraction de la plaine de Cilicie et d'Alexandrette. C'est aussi le point d'aboutissement des mauvais chemins qui viennent de la haute vallée de Djihoun.

III. — LA VOIE FERRÉE D'ADANA À L'EUPHRATE.

Le tracé adopté pour la ligne de Bagdad à partir de Yenidjé et d'Adana gagne l'Euphrate, mais en se rapprochant le plus possible de la grande ville d'Alep. Des raisons stratégiques ont évidemment empêché de choisir le trajet le plus direct par Alexandrette et le col de Beïlan. La voie qui eût longé la mer pendant plus de 20^{k} eût été trop exposée. On s'est contenté de rattacher Alexandrette à la ligne principale et l'on a passé plus au Nord en suivant à peu près entre Osmanieh et Kazanali la route qui passe par le col de Bagtché. Un grand tunnel de 4 780^{m}, le plus long de la ligne, a été percé sous ce col. Le percement a été achevé le 15 juillet 1915, mais la voie n'est pas encore aménagée. La ligne est en exploitation, à l'O. du tunnel, jusqu'à Mamoureh, à 115^{k} de Yenidjé. Elle reprend, à l'E. du tunnel, à Islahié et descend vers le S. jusqu'à Radjoun où elle abandonne la vallée du Kara Sou pour se détourner vers le S.-E. Elle traverse dans cette section le prolongement méridional du Kurd Dagh, mais sans que de grands travaux d'art aient été nécessaires. Au S. de Killis qu'elle laisse à une vingtaine de kilomètres sur la gauche, elle va droit vers le S.-E. à travers la plaine du Kuwaik Sou jusqu'à Mouslemieh et se prolonge jusqu'à Alep où elle est en jonction avec le réseau de Syrie. Elle reprend à Mouslemieh, qui est à 11^{k} d'Alep, pour se diriger au N.-E. vers l'Euphrate qu'elle atteint à Djerablous. Toute cette partie de la ligne est actuellement en service.

Quant à l'embranchement d'Alexandrette, il se détache de la ligne principale à la St^{on} de Toprak Kaleh et par le petit col du

même nom contourne l'extrémité orientale du petit massif de Missis. La ligne va ensuite droit vers le S. et longe la mer à distance jusqu'un peu avant Payas. A partir du point où la côtc devient rocheuse elle suit le littoral. Quelques travaux d'art peu importants ont été nécessaires dans cette section. La longueur de cet embranchement est de 65^{k}.

CHAPITRE V.

LA HAUTE MÉSOPOTAMIE.

La vaste région où débouche le chemin de fer après la traversée de l'Euphrate est la Mésopotamie. Ce nom qui, d'après sa signification, ne devrait s'appliquer qu'aux pays compris entre l'Euphrate et le Tigre, s'est étendu à toute la région bornée au N. par le rebord montagneux de l'Asie Mineure, à l'E. par les chaînes du Zagros, rebord du plateau de l'Iran, à l'O. par les déserts de Syrie et d'Arabie. A vrai dire, la Mésopotamie, sauf au pied des montagnes et en dehors des parties irriguées, est tout entière une steppe désertique. A Ourfa qui n'est encore qu'à 90^{k} environ à l'E. de l'Euphrate, il ne tombe par an que 391 mm. d'eau. A Bagdad, la moyenne annuelle ne dépasse pas 227 mm. Et ces pluies se répartissent inégalement, les mois d'été étant absolument secs. La steppe qui reverdit au printemps et se dessèche dès que commencent les chaleurs est le domaine des Arabes nomades qui périodiquement ramènent leurs troupeaux au voisinage des fleuves. Mais ces plaines sans valeur confinent au S. à des terres qui furent et redeviendront bientôt les plus riches du monde. L'eau abondante de ses fleuves est pour la Mésopotamie une richesse qui n'a d'égale que celle du Nil pour l'Égypte.

Par l'altitude et la nature du sol la Mésopotamie se divise en deux parties. Au N. jusqu'à l'endroit où se rapprochent le Tigre et l'Euphrate, à la hauteur de Bagdad, c'est proprement l'île «El Djezireh», plateau de roches calcaires et gypseuses dans lequel sont entaillées les vallées. Au-delà, c'est l'Irak des Arabes «Irak Arabi», la région basse au sol d'alluvions et de marnes qui correspond à l'ancienne Babylonie et à l'ancienne Chaldée.

I. — LES FLEUVES.

L'Euphrate. — L'Euphrate vient des montagnes de l'Arménie. Il est formé de deux branches, le Kara Sou et le Mourad Sou. Le

Kara Sou sort du haut bassin d'Erzeroum par 1 950^{m} d'altitude. Il coule d'abord vers l'E., traverse le bassin d'Erzindjian (1 089^{m}) puis se détourne brusquement vers le S. Le Mourad a ses sources au N. du lac de Van, coule lui aussi vers l'E., arrose le bassin de Mouch (1 190^{m}) et par un cours coupé de rapides où il se rétrécit par endroits jusqu'à n'avoir plus qu'une vingtaine de mètres de large vient rejoindre le Kara Sou par 650^{m} d'altitude.

Ainsi constitué, l'Euphrate descend vers le S.-E., effleure la plaine de Malatia, puis s'engage dans une succession de gorges profondes et sinueuses qui ne donnent passage à aucune route. Il n'est plus, à Samosate, après sa sortie de la montagne, qu'à 465^{m} d'altitude. Il continue à couler vers l'E. juqu'à Roum Kaleh (le château des Romains), puis se détourne vers le S. jusqu'à Meskene, à la latitude d'Alep. Dans cette partie de son cours, à Biredjik, il n'est qu'à 175^{k} de distance du fond du golfe d'Alexandrette. A Meskene il prend la direction du S.-E. qu'il conservera jusqu'à son confluent avec le Tigre et jusqu'à la mer. L'altitude du fleuve à Biredjik étant de 191^{m} et la distance à parcourir de 1 800^{k} environ, la pente moyenne ne dépasse pas 0^{m} 106 par kilomètre. Elle s'atténue d'ailleurs dans l'Irak, où elle n'est plus que de 0^{m} 05 environ par kilomètre.

Bien que l'Euphrate ne reçoive plus depuis son entrée dans le désert vers Meskene qu'un seul affluent permanent, le Khabur, son volume d'eau reste considérable. Sir William Willcocks, l'ingénieur chargé des grands travaux hydrauliques destinés à rendre à la basse Mésopotamie sa prospérité d'autrefois, évalue son débit aux hautes eaux à 2 750 mc. à la seconde, aux basses eaux à 400 mc. — Comme terme de comparaison, le débit moyen de la Seine à Paris est de 175 mc. — Les crues commencent en novembre, atteignent leur maximum en avril, au moment de la fonte des neiges dans la montagne (4^{m} au-dessus de l'étiage); les eaux baissent rapidement à partir de mai.

Jusqu'à l'entrée dans la région basse, en amont de Feloudja, à la hauteur de Bagdad, la vallée encaissée dans le plateau est dominée par des berges coupées de ravins, qui atteignent plus de 100^{m} de hauteur vers Meskene et diminuent ensuite d'altitude jusqu'à n'avoir plus qu'une vingtaine de mètres vers Hit. Relativement étroite entre Meskene et Der, elle s'élargit considérablement au delà jusqu'à El Kaim, en amont d'Ana, puis se rétrécit

de nouveau, formant par endroits des étranglements qui déterminent des rapides. Le cours du fleuve, très chargé d'alluvions, n'est dans tout ce trajet, depuis Meskene, qu'une succession de sinuosités. Jusqu'à Hit surtout, il se divise en nombreux bras enfermant des îles. Jusque dans la plaine il continuera à multiplier ses boucles.

Le Tigre. — Le Tigre est lui aussi formé par deux bras: l'Arghana Sou qui sort du lac Gueuldjik (le petit lac) situé à 1 200^{m} environ d'altitude, et le Dibene Sou qui vient du N.-E. et dont les sources sont très voisines du cours du Mourad. Descendant vers le S. le fleuve atteint par des gorges la plaine de Diarbékir. Mais il n'est pas encore en ce point définitivement sorti de la montagne. Il lui faut entailler le plateau assez élevé d'Et Tor qui flanque dans cette région la bordure montagneuse de l'Arménie. Coulant d'abord vers l'E., il reçoit du N. un affluent important, le Batman Sou ou Botan Sou, qui vient du S. du lac de Van et reçoit lui-même les eaux de la rivière de Bitlis. Au confluent du Botan Sou, le Tigre tourne vers le S. et s'engage de nouveau dans des gorges jusqu'à Djeziret. Mais jusqu'à Mossoul et au delà, son lit est encore fréquemment coupé de rapides. Une chaîne de collines, le Djebel Hamrin, alignée du N.-O. au S.-E., que traverse le fleuve en aval du confluent du Petit Zab, y détermine un étranglement. Il est à Mossoul, à 298^{m} d'altitude, à Bagdad à 28^{m} à l'étiage et à 33^{m} aux hautes eaux. Dans cette section, longue de 435^{k}, la pente du Tigre est donc de 0^{m} 60 environ par kilomètre, beaucoup plus forte par conséquent que celle de l'Euphrate. Son débit qui, aux basses eaux à Bagdad, est de 800 mc. atteint aux hautes eaux, d'après Willcocks, 3 000 mc. C'est qu'en effet, après sa sortie des montagnes, le Tigre continue à être alimenté sur sa rive gauche par des rivières qui lui viennent des monts Zagros, parmi lesquelles les plus considérables sont le Petit Zab, le Grand Zab et le Diala Sou dont le confluent se trouve un peu au S. de Bagdad. Le régime est à peu près le même que celui de l'Euphrate. La crue commence en novembre, avec de rapides oscillations de niveau dues à la proximité relative des chaînes montagneuses et augmente jusqu'en avril où elle atteint son maximum (5^{m} environ). La baisse se produit à partir du milieu de mai. Au-dessous de Bagdad le pente s'atténue. Elle n'est plus, jusqu'à la mer, pour une distance de 765^{k}, que de

0m 04 environ par kilomètre. C'est la seule partie du fleuve où la navigation devienne facile.

II. — LA BORDURE MONTAGNEUSE ET LA ROUTE DE BIREDJIK À MOSSOUL.

Les Monts Sindjar. — La Mésopotamie supérieure qui finit en amont de Feloudja sur l'Euphrate et de Bagdad sur le Tigre, n'est encore, en dehors des deux vallées, que très sommairement représentée sur les cartes. Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'elle est formée par des plateaux calcaires et gypseux, sans grands accidents de relief autres que des rangées de collines parmi lesquelles les plus importantes sont les Monts Sindjar, alignés de l'E.-N.-E. à l'O.-S.-O. entre le Tigre et le Khabur et qui se continuent par de moindres hauteurs d'une part jusqu'au Tigre, de l'autre au delà du Khabur. Bien que peu élevée, cette chaîne, doit à son isolement de faire figure de montagne. Elle reçoit assez de pluies pour que des cours d'eau intermittents puissent se former sur son flanc Sud, et grâce à cette humidité des cultures y sont possibles. C'est le domaine des Yézides, Kurdes musulmans appartenant à une secte dissidente. *Sindjar*, centre de cette oasis, compte un millier d'habitants.

La zone des cultures. — Le ruban de cultures se retrouve mais beaucoup plus étendu et beaucoup plus riche sur toute la bordure N. de la plaine, au pied des véritables montagnes, et l'on s'explique que des villes très anciennes aient pu s'établir dans cette zone fécondée par des rivières, villes reliées entre elles par une route de caravanes encore très fréquentée, qui n'est pas la plus courte entre la Méditerranée et Mossoul, mais qui avait l'avantage d'être jalonnée par de bons gîtes d'étapes à l'abri des tribus pillardes du désert.

Biredjik. — Cette route part sur l'Euphrate de Biredjik, principal point de passage du fleuve, qu'on traverse en bac. La vallée s'y rétrécit entre des collines; celles de gauche, qui se dressent en falaise, portent les ruines d'une vieille forteresse qui commandait

le passage. *Biredjik* compte environ 10 000 h., Turcs, Arabes et Kurdes avec quelques Arméniens et quelques juifs. Les pluies, dans cette région, sont encore suffisantes pour qu'on puisse cultiver sans irrigation, cultures de blé et d'orge qui s'étendent en aval dans la vallée jusqu'au delà de Meskene.

Ourfa. — De Biredjik, à travers un plateau ondulé de 600 à 700^{m} d'altitude, on gagne à 75^{k} à l'E. la ville d'*Ourfa* ou Orfa, l'ancienne Edesse des Croisés, bâtie sur les pentes du Top Dagh. Sur une colline isolée aux flancs escarpés s'élève le château relié à une enceinte triangulaire flanquée de tours qui sépare la ville de ses vergers et de ses jardins. Une très belle source, la fontaine d'Abraham, jaillit au pied de la citadelle. Ses eaux et celles de plusieurs autres ruisseaux arrosent par des canaux qui servent d'égouts les rues de la ville et vont féconder les campagnes voisines très bien cultivées et renommées pour leurs vignobles. Ourfa a 40 000 habitants dont les deux tiers sont des Turcs ou des Kurdes musulmans.

Une simple piste mène d'Ourfa à Mardin, dans la direction de Mossoul, mais le chemin le plus fréquenté passe plus au N. par Diarbékir. Ce n'est encore, jusqu'à Séverek, à 90^{k} environ d'Ourfa, qu'une piste de caravanes. *Séverek* ou Souverek est une petite ville d'une dizaine de mille d'habitants, entourée de vignobles. De là une route de 85^{k} praticable aux voitures mène à Diarbékir. Elle passe au N. et sur les pentes du massif volcanique du Karadja Dagh, haut d'environ 1 900^{m} et dont les coulées s'étendent à l'E. jusqu'au Tigre.

Diarbékir. — C'est à l'extrémité d'une de ces coulées basaltiques brusquement coupée par un escarpement de 30^{m} au-dessus du fleuve qu'est bâtie *Diarbékir*. Sa large enceinte encore bien conservée se développe sur 8^{k} d'étendue et se rattache d'un côté à la masse quadrangulaire d'une citadelle ruinée, de l'autre à un pont de pierre de 10 arches, le dernier pont fixe qu'on rencontre sur le Tigre. A l'intérieur la ville dont les maisons sont construites en basalte est sombre, triste, insalubre. Le «bouton» de Diarbékir est plus redouté encore que celui d'Alep. Mais les environs sont bien cultivés. Diarbékir est un centre important de sériciculture

et possède quelques industries: fabriques de maroquins, d'ustensiles en cuivre, tissage de soie et de coton. La population est de 45 000 habitants, en majorité Musulmans, mais avec une forte proportion d'Arméniens.

La ville doit surtout son importance à sa position au débouché d'une des routes les plus importantes d'Asie Mineure, celle qui vient de Sivas, au cœur même de la région montagneuse et par Sivas d'Angora et de Samsoun sur la mer Noire. C'est la route la plus courte et la plus facile qui mène de Constantinople à Mossoul et à Bagdad. On a vu que ce tracé fut proposé et étudié pour le chemin de fer de Bagdad.

Le plateau d'Et Tor et sa bordure méridionale. — Diarbékir, à 660^{m} d'alt. est séparé de la plaine par un rebord montagneux en arc de cercle délimitant vers le S. le plateau d'Et Tor qui flanque, de ce côté, les chaînes du Kurdistan. Ce rebord montagneux se rattache à l'O. au Karadja Dagh dont il est séparé par un seuil de 800^{m} d'alt. et se continue par les monts calcaires de Mardin, atteignant 1 500^{m}, qui tombent assez brusquement sur la plaine. Ils sont entaillés par un certain nombre de vallées ouvrant des brèches par où s'élèvent les chemins qui viennent du S. A ces monts de Mardin font suite les sommets dolomitiques de Tour Abdin qui s'étendent vers l'E. jusqu'aux environs de la profonde coupure du Tigre. Les nombreux ruisseaux qui se forment sur ces pentes fertilisent, au pied de la montagne, une zone bien irriguée, où les villages d'Arabes sédentaires se succèdent sans interruption, où l'on trouve même des cultures en terrasse. C'est une véritable oasis, riche en arbres fruitiers, très anciennement occupée, à en juger par les ruines qu'on y rencontre. Des villes jalonnent la route venant d'Ourfa qui suit le pied des hauteurs. La plus importante est Mardin où aboutit la route venant de Diarbékir qui va vers Mossoul. *Mardin* occupe à 900^{m} d'altitude un rocher calcaire dominé par une forteresse. Cette forte position fut un lieu de refuge pour les populations chrétiennes dissidentes refoulées dans la montagne. Sur 35 000 h. on compte 15 000 chrétiens dont beaucoup appartiennent à ces différentes sectes. Ville de mosquées, de chapelles et d'écoles, Mardin n'est pas un ville de commerce.

Plus à l'E., au pied de la montagne, entre les deux bras d'un affluent du Khabur, se trouve *Nisibin* ou Nisib à 425^{m}. Ce fut à

l'origine une place forte bâtie par les Romains contre les Parthes et une ville importante, à en juger par son enceinte dont une faible partie est aujourd'hui occupée. La route continue au pied du plateau jusqu'à Djezireh, au point où le Tigre sort de la montagne. *Djezireh ibn Omar,* l'île du fils d'Omar, doit son nom à ce qu'elle est située entre le fleuve et un canal artificiel. Du pont qui traversait le Tigre en ce point, il ne reste plus qu'une pile.

De là jusqu'à Mossoul, la route ne suit pas le Tigre, mais s'en écarte à l'E. pour se rapprocher du pied des montagnes. On compte depuis Diarbékir 325^{k} dont 70 de Diarbékir à Mardin, 55 de Mardin à Nisibin, 80 environ de Nisibin à Djezireh et 120 environ de Djezireh à Mossoul.

Mossoul. — *Mossoul* occupe au bord du Tigre en face des ruines de Ninive une position prédestinée. Plus resserré en ce point qu'au N. et au S., le fleuve n'y présente pas de difficultés de passage. Sur la rive droite viennent se terminer des collines qui sont le prolongement des monts Sindjar. Mossoul s'élève en amphithéâtre sur ces collines. Au sommet, s'espacent dans des jardins les plus riches demeures; en bas, dans le dédale des rues étroites et tortueuses, autour des bazars, des bains et des mosquées se presse la population pauvre. La ville est encore entourée d'une enceinte de 10^{k} de pourtour qui la sépare du désert. Au S. seulement, en dehors des murs, s'est bâti le long du Tigre un faubourg où les bateliers venus de Diarbékir arrêtent et dépècent leurs radeaux. Un pont de bateaux traverse le fleuve dans sa partie la plus étroite (170^{m}) et se continue, dans la plaine d'inondation, par une levée de terre. A 2^{k}, on gravit la berge orientale et l'on se trouve sur une terrasse, de 10^{kq}, limitée de tous côtés par des ravins obstrués de décombres. C'est l'emplacement de Ninive. Un petit affluent du Tigre coupe en deux moitiés ce plateau de conglomérats. Dans la partie septentrionale une butte carrée de 18^{m} de haut coupée de tranchées et percée de galeries s'élève immédiatement au N. de ce ravin médian. C'est la butte de Kouyoundjik dont la masse de briques est évaluée à plus de 14 millions de tonnes. Le quartier S. est dominé sur sa berge occidentale par une autre butte, celle de Jonas, où, suivant la tradition, le prophète aurait été enseveli. A une vingtaine de kilomètres au N.-E. se trouvait Khorsabad, «le Versailles d'un Louis XIV assyrien» dont le palais méthodiquement

fouillé par le consul français Botta a fourni de si remarquables bas-reliefs. Ninive, la vieille capitale de l'Assyrie qui s'étendait sur les deux rives du Tigre, occupait donc, en ce point de passage, une position centrale d'où rayonnaient des routes allant à l'E. vers la Perse, au N. vers l'Arménie, à l'O. à travers le désert jusqu'à la Méditerranée. La moderne Mossoul, malgré ses 70 000 h., est loin d'avoir la même importance. Son principal commerce d'exportation consiste en laines, peaux, noix de galle. Mais tous les objets fabriqués et les étoffes y sont actuellement importés. Le temps n'est plus où elle expédiait en Europe les fins tissus qui de son nom ont été appelés «mousselines».

De Mossoul à Bagdad. — De Mossoul à Bagdad, la route de terre, plus fréquentée que celle du fleuve, à cause des difficultés de la navigation et de l'hostilité des tribus pillardes riveraines, s'écarte de nouveau vers l'E. pour se rapprocher de la montagne et des territoires de cultures. Elle passe par *Erbil, Altin Keupru, Kerkouk,* petite ville de 10 000 h., *Kifri.* Toutes les rivières sont passées en bac, sauf le Petit Zab, sur lequel existe à Altin Keupru un pont de pierre. Il y a, par cette longue route, 470^{k} environ, 8 jours de marche pour les caravanes.

La route de la vallée de l'Euphrate. — De cet immense arc de cercle de plus de 1 000^{k} qui va de Biredjik à Bagdad, l'Euphrate qui au dessous de Feloudja n'est distant de Bagdad que d'une trentaine de kilomètres, dessine à peu près la corde. Ce serait donc en apparence la route indiquée pour traverser le désert. Mais ce désert a longtemps appartenu aux Arabes nomades et le fleuve qui ne peut être utilisé qu'à la descente est, comme on le verra, une très médiocre voie de communication.

Dès Alep, on entre, en effet, en pays arabe. En dehors des villes, ce sont les Arabes qui, jusqu'à la mer, sont maîtres des rives du fleuve. Dans toute cette région, l'autorité du Sultan n'a jamais été que très précaire malgré les liens que créait la religion entre les Arabes et les Turcs, et il en a été longtemps de même dans les montagnes habitées par les Kurdes.

La sécurité sur la route qui va d'Alep à Bagdad en suivant l'Euphrate ne date guère que de l'établissement de postes de police et surtout du développement qu'a pris la principale étape de cette

route, *Der Zor* ou Der, qui n'était encore, il y a une vingtaine d'années qu'un misérable village et compte aujourd'hui 15 000 h. Le chemin qui n'est qu'une piste, mais praticable aux voitures, n'a rencontré depuis Meskene que de misérables hans voisins des postes militaires. Der où aboutit un chemin de caravanes venant directement de Damas est presque un centre de civilisation au milieu du désert. C'est le siège d'un mutessarif dont dépendent plusieurs caïmakans. On avait commencé en ce point la construction d'un pont sur l'Euphrate, mais la moitié seulement en a été achevée, jusqu'à une île qui partage le lit du fleuve.

Au delà de Der commencent à se montrer quelques villages de sédentaires. Un peu en aval d'El Kaïm, à l'endroit où la vallée se rétrécit, apparaissent les premières cultures d'irrigation. L'eau est puisée dans le fleuve au moyen de grandes roues élévatoires qui la déversent dans des canaux. Mais pour augmenter la quantité d'eau puisée, les riverains établissent dans le lit du fleuve de petits barrages submersibles, an grand détriment de la navigation. Un peu en aval, *Ana* et son île ont de très belles palmeraies. Ce n'est encore cependant qu'une apparition fugitive; il faut descendre jusqu'à Hit, pour trouver la végétation et les cultures de la Basse Mésopotamie. *Hit*, très vieille bourgade encore entourée d'une enceinte et d'un fossé doit son importance à ses salines et surtout à l'asphalte qu'on y recueille en abondance. D'innombrables buttes grises s'élevant au-dessus de la plaine épanchent à leur base l'asphalte en sources fumantes d'une température moyenne de 25° à 30°. Le liquide visqueux serpente sur la terre noircie et descend lentement jusqu'au fleuve.

A *Feloudja*, on traverse l'Euphrate sur un pont de bateaux et l'on se dirige droit vers Bagdad. La route de Meskene à Bagdad a 740^{k} et se fait en 15 étapes au moins. On en compte deux de plus jusqu'à Alep qui est à 828^{k}. Jusqu'à Der, très peu d'obstacles naturels, seulement quelques passages pierreux ou sablonneux. Aux environs de Der existe une chaussée qui ne se prolonge que sur quelques kilomètres. Au delà de Der et surtout d'Ana, les obstacles artificiels augmentent avec les accidents naturels. Certaines montées et descentes sont si raides qu'elles sont difficiles même pour les chevaux. A partir de Roumadié, la rive droite de l'Euphrate étant très basse une petite crue suffit pour rompre les digues; les eaux du fleuve se répandent alors dans la vallée et y forment des marécages

jusqu'aux basses eaux. Mais le principal obstacle vient des canaux d'irrigation qui traversent la voie sans qu'on se préoccupe d'y construire des ponts.

La navigation sur l'Euphrate. — Quant à la navigation sur le fleuve, malgré quelques tentatives faites dans la première moitié du XIXe siècle pour y créer un service de petits vapeurs, elle est encore très précaire. A Biredjik on construit des bateaux à fond plat enduits de bitume, longs de 5^m^50, larges de 2^m^50, ayant en charge un tirant d'eau de 0^m^30 et pouvant porter un peu plus de 5 tonnes. Ils sont accouplés par paires. Ces bateaux ne remontent pas le fleuve et sont dépecés généralement à Hit qu'on peut considérer comme le terminus de la navigation dans la Haute Mésopotamie. Il en descend environ 500 au printemps, chargés de grain pour Der. En juillet-août ils transportent du beurre, des légumes, des raisins, du miel, en automne des raisins secs.

La navigation sur le Tigre. — La navigation sur le Tigre est encore plus primitive. Elle se fait, de Diarbékir jusqu'à Bagdad, uniquement au moyen de *keleks*, radeaux portés sur des outres, qu'on dirige tant bien que mal au moyen d'un gouvernail. Ces keleks sont seulement de plus grandes dimensions entre Mossoul et Bagdad. C'est exactement le même système qui était en usage dans l'antiquité. A l'arrivée, les radeaux sont dépecés, les outres dégonflées et chargées sur des ânes qui font partie de l'équipage et qu'on ramène par étapes au point de départ.

III. — LE TRACÉ DE LA VOIE FERRÉE.

Le tracé adopté depuis l'Euphrate pour le chemin de fer de Bagdad ne suit ni la route au pied des monts ni celle de la vallée de l'Euphrate, mais coupe au plus court à travers le désert laissant à gauche Ourfa, Diarbékir, Mardin, qui doivent être rattachés à la voie principale par des embranchements. De Harran il se dirige sur Nisibin et de là, jusqu'à Mossoul, suit à peu près la route des caravanes. De Mossoul à Bagdad il longe à distance la rive droite du Tigre. Les travaux sont actuellement terminés jusqu'à Ras el Aïn à 210^k^ de Djeraboulos et à 325^k^ d'Alep, et en construction au delà

jusqu'à Tel Hélif sur 112^{k}. Il ne semble pas d'ailleurs d'après le rapport du Conseil d'administration de la Société pour la construction des chemins de fer de Turquie pour l'exercice 1914-1915, que les travaux aient été continués sur ce tronçon depuis l'ouverture des hostilités. Mais la construction a été amorcée aussi du côté de Bagdad et poussée dans la direction de Mossoul jusqu'à Samara sur 118^{k} actuellement en exploitation. Il reste entre Samara et Tel Hélif une lacune de 467^{k}, sur laquelle aucun travail n'a encore été exécuté.

Si on la compte à partir de Ras el Aïn jusqu'où la ligne est actuellement en exploitation, cette lacune est de 579^{k} et se décompose en deux parties : De Ras el Aïn ou de Tel Hélif à Mossoul et de Mossoul à Samara. De Ras el Aïn à Tel Hélif il y a 112^{k} et de Tel Hélif à Moussoul par le tracé adopté pour le chemin de fer environ 275^{k}. De Mossoul à Samara, suivant le même tracé, il y a à peu près autant : 266^{k}.

De Ras el Aïn ou de Tel Hélif à Mossoul il n'existe, par l'itinéraire le plus court, que des pistes de caravanes, à travers un plateau sans accidents importants de relief. Il est préférable de rejoindre le plus tôt possible, vers Nisibin, la route directe de Diarbékir à Mossoul en suivant d'ailleurs le tracé de la ligne.

De Mossoul à Samara, le trajet, le long du fleuve, est accidenté, et là aussi il n'y a que des pistes de caravanes. La route, comme on l'a vu, passe plus loin à l'E. et se rapproche du pied des montagnes, mais elle n'aboutit pas à Samara qui en reste éloigné d'une centaine de kilomètres à travers le désert. Quant à la navigation sur le Tigre, entre Mossoul et Bagdad, on sait qu'elle est très difficile.

CHAPITRE VI.

LA BASSE MÉSOPOTAMIE.

I. — LE PAYS.

La Basse Mésopotamie est souvent désignée comme le delta du Tigre et de l'Euphrate. L'expression est impropre, car le delta des deux fleuves réunis sous le nom de Chat-el-Arab ne commence qu'en aval de Bassorah. Encore est-il constitué surtout par les apports du Karoun, grande rivière chargée de limons, qui descend du plateau persan et vient se jeter dans le Chat à Mohammerah. Willcocks considère la barre du Chat-el-Arab comme formée presque entièrement par les boues du Karoun. Le Tigre et l'Euphrate ont en effet déposé les limons qu'ils transportent bien en amont sur les terres basses qu'ils inondent au moment des crues.

Les nivellements et les études de l'ingénieur anglais et de ses collaborateurs permettent aujourd'hui de se rendre compte de ce qu'est vraiment la Basse Mésopotamie et de la nature des travaux grâce auxquels elle était devenue une des plus riches régions du globe.

Les déplacements de l'Euphrate et du Tigre. — L'Euphrate et le Tigre débouchent dans la région basse, l'Euphrate au-dessous de Hit, le Tigre à Beled, entre Samara et Bagdad. Cette région basse, limitée à l'O. par le rebord des plateaux intérieurs qui la dominent de 15 à 30^{m}, à l'E. par les premières pentes des monts Zagros, a dans sa plus grande largeur une centaine de kilomètres. En longueur, jusqu'à la mer, elle mesure plus de 300^{k}.

Fleuves travailleurs, l'Euphrate et le Tigre ont déposé sur leurs bords des alluvions qui ont élevé leurs berges et exhaussé leur lit au-dessus des terres voisines. Le phénomène est le même que celui qui s'est produit pour le Mississipi et pour le Pô. Ces fleuves en « dos d'âne » deviennent une menace pour les terres en contre-

bas. Il est nécessaire de les contenir entre des digues. C'est ce qu'avaient fait les riverains dès l'antiquité la plus reculée. On peut encore, dit Willcocks, suivre sur des kilomètres et des kilomètres ces digues qui n'ont jamais moins de 30^{m} d'épaisseur. Mais il est visible que les deux fleuves ont, en certains endroits, rompu l'obstacle et se sont épanchés dans les parties basses. Certaines de ces ruptures datent sans doute de l'antiquité et avaient dû être réparées. D'autres sont modernes et postérieures à l'état d'abandon dans lequel les invasions mongoles et tartares et, plus tard, l'incurie du Gouvernement turc ont laissé ce pays.

Le Tigre, à Kout-el-Amara, continuait directement sa route vers le S. par le Chat-el-Haï. Il s'est rejeté plus à l'E. dans une dépression qui prolonge une vallée descendant de Mendeli et qui, au moment des hautes eaux, est inondée sur une largeur de plusieurs kilomètres. La dépression où coule aujourd'hui le Tigre est elle-même couverte d'eau à perte de vue au moment des crues, et des marécages s'étalent le long des affluents qui lui viennent de la bordure montagneuse. Si cette vaste dépression ne se continue pas jusqu'à la mer, c'est sans doute parce que les apports du Karoun ont relevé le niveau du sol à l'E. de Bassorah.

L'Euphrate aussi s'est divisé. L'ancien cours est probablement le bras dit de Hilleh, sur lequel se trouvait la grande ville de Babylone; mais, là aussi, le fleuve a été rejeté plus à l'O., dans des terres basses, et y a formé le bras de Hindieh. Il y a une centaine d'années, à la suite peut-être de petits barrages établis par les riverains pour faciliter leurs irrigations, les eaux commencèrent même à abandonner de plus en plus le chenal de Hilleh; elles finirent par n'y plus pénétrer qu'au moment des hautes eaux et le mal s'aggrava du fait que ce chenal alimentait tout un système de canaux latéraux où l'eau ne parvenait plus. Dans le chenal de Hindieh par contre, l'eau s'étalait en vastes marécages ou, coulant entre des berges trop hautes, ne pouvait être déversée dans des canaux d'irrigation. On essaya de remédier au mal par un barrage en terre établi à la naissance du bras de Hindieh, mais ce barrage n'a pas résisté et il a fallu construire un grand ouvrage, le premier des travaux qu'a fait exécuter Willcocks en Mésopotamie. Le barrage de Hindieh, inauguré le 23 octobre 1913, a été construit sur un sol résistant. On y a ensuite amené l'Euphrate par un canal de 750^{m} de long et de 250^{m} de large, puis

l'ancien lit a été obstrué. L'ouvrage, en maçonnerie, est muni de vannes permettant de régler le passage des eaux. Une écluse a été ménagée sur un des côtés pour la navigation.

Depuis que le pays a été laissé à l'abandon, les changements ont dû être fréquents dans le cours des deux fleuves. Nos cartes placent encore leur confluent à Korna ou Kourna, d'après les levés exécutés en 1833 par le colonel Chesney, or la masse d'eau principale passe aujourd'hui plus au S. et vient se jeter dans le Tigre à Garmat Ali, un peu en amont de Bassorah, à travers un pays complètement inondé au moment des hautes eaux.

Entre ces dérivations des deux fleuves, se sont créées d'ailleurs des communications nombreuses qui, par endroits, ont formé un véritable lacis de cours d'eau. C'est ainsi qu'entre l'Euphrate et le Tigre existe, à la hauteur de Bagdad, un chenal, le Nahr Seklawieh qui se détache de l'Euphrate en amont de Feloudja, vient remplir une vaste dépression, l'Akkar Kouf, située à l'O. de Bagdad et communique avec le Tigre. L'Euphrate étant à un niveau supérieur de 10^m à celui de l'Akkar Kouf qui est lui-même inférieur de 3^m au niveau du Tigre, on s'explique cette communication.

Les anciens canaux d'irrigation. — Il ne suffisait pas, pour tirer de ce pays tout ce qu'il peut donner, de maintenir les deux fleuves entre leurs rives, il fallait aussi, pour féconder les terres stériles, y amener les eaux par des canaux d'irrigation, et pour cela relever le plan d'eau par des barrages de façon à permettre l'écoulement dans ces canaux. Sir William Willcoks a retrouvé à Beled, à l'endroit où le Tigre pénètre dans la région basse, les traces d'un de ces barrages. Construit en terre, et sujet par conséquent à des ruptures qui devaient être désastreuses pour les riverains d'aval, il permettait de déverser à l'E. les eaux dans le grand canal de Nahrwan, large de 125^m, profond de $4^m,50$, long de 500^k environ, et à l'O. dans le canal Dijail qui se raccorde au Tigre un peu en amont de Bagdad. Tout le pays est encore sillonné par ces anciens canaux abandonnés dont les hautes berges sont avec les *tells* ou buttes de décombres qui s'élèvent par centaines entre les deux fleuves, les seuls reliefs qui accidentent la plaine. Ils ont par là même une importante valeur militaire.

Les projets modernes d'aménagement des eaux. — Les

grands projets élaborés par Willcocks, dans le détail desquels on n'a pas à entrer ici, consistent dans la construction de plusieurs barrages comme celui de Hindieh, de digues latérales et de grands canaux d'irrigation analogues à ceux du bassin du Gange. On utilisera comme réservoirs naturels les cavités dont les nivellements ont révélé l'existence, celle de l'Akkar Kouf par exemple. On compte ainsi assurer l'irrigation régulière de 55 000 ^{kq}. A l'heure actuelle la population de cette région n'est évaluée qu'à 1 110 000 h. Or l'Égypte, sur une superficie de 29 000 ^{kq} seulement, nourrit aujourd'hui plus de 11 millions d'habitants. On voit quel avenir aussi brillant que son lointain passé est réservé à la Mésopotamie.

En attendant, l'inondation qui couvre une partie du pays pendant la période des hautes eaux y rend la circulation et les opérations militaires très difficiles.

Le climat. — Une autre difficulté à la circulation est le climat. Les pluies, dans la Basse-Mésopotamie, ne tombent qu'entre octobre et mai. Du milieu de mai jusqu'au début d'octobre, le ciel, d'un bleu profond, n'est obscurci que par des tempêtes de poussière. Les chaleurs deviennent alors très fortes et d'autant plus pénibles que le degré hygrométrique de l'air s'élève de plus en plus à mesure qu'on se rapproche du golfe Persique. Les températures maxima moyennes sont à Bagdad de 47° environ. Le thermomètre, en été, avant le lever du soleil, ne descend guère au-dessous de 26°. Il monte ensuite très rapidement et, vers 10 heures, la chaleur même à l'étage inférieur des maisons n'est pas supportable; on se réfugie alors dans le *sirdab*, cave creusée à 2 ou 3^{m} et plus au-dessous du sol. Au coucher du soleil on monte sur les terrasses et l'on y dort à la belle étoile. A Mohammerah, au confluent du Chat-el-Arab et du Karoun, la température moyenne maxima est de 43°,3, et le minimum moyen, en été, est de 24°,5. Comme dans tout pays désertique, ces fortes températures d'été n'excluent pas d'ailleurs d'assez basses températures d'hiver. La moyenne de ces températures extrêmes est, à Bagdad, de – 5°,6 et la neige n'y est pas inconnue.

Les cultures. — Les cultures sont limitées aux régions irriguées naturellement ou, artificiellement, au moyen d'outres relevées par des cordes passant sur des poulies et tirées par des

chameaux ou des bœufs. La grande richesse est le palmier. On a vu qu'il commence à se montrer sur l'Euphrate à partir d'Ana. Sur le Tigre, il apparaît dès Tekrit. Mais c'est surtout dans le bas pays qu'il trouve les conditions les plus favorables et les palmeraies de Bassorah sont les plus belles du monde. L'irrigation s'y fait naturellement deux fois par jour grâce à la marée qui remonte sur l'Euphrate jusqu'à Souk-el-Chïoukh, sur le Tigre jusqu'à Amara. Elle relève le niveau des eaux dans les deux fleuves et les déverse dans les nombreux canaux qui les amènent jusqu'au pied des arbres. En trois ans un palmier replanté donne déjà des fruits. A l'ombre de ces palmiers se font des cultures variées et l'on commence à y produire du coton.

En amont de cette région naturellement irriguée, la culture du riz a permis de tirer parti de vastes étendues marécageuses. C'est aujourd'hui, après les dattes, le principal produit du pays.

II. — LES HABITANTS.

Les anciennes capitales. — La capitale de la Basse Mésopotamie s'est plusieurs fois déplacée au cours de sa longue histoire. Mais, sauf de courtes exceptions, c'est toujours dans la région où se rapprochent les deux fleuves et dans un cercle qui n'a pas plus d'une vingtaine de kilomètres de rayon que l'une après l'autre sont nées les grandes villes. Il y a là une position maîtresse qui s'est imposée aux fondateurs de ces cités et qui a fait leur fortune.

La plus illustre est *Babylone*. Elle se trouvait au cœur même du pays, sur la rive gauche de l'Euphrate et sur le bras de Hilleh, un peu en amont de cette ville. Ce n'est plus aujourd'hui qu'une plaine déserte, où quelques buttes, amas de briques écroulées, marquent l'emplacement des palais et des temples. *Séleucie*, puis *Ctésiphon* lui ont succédé, bâties toutes deux sur le Tigre, Séleucie sur la rive droite, Ctésiphon sur la rive gauche. A 30^k au N. s'est bâtie, au VIIIe siècle de notre ère, la ville des Khalifes, Bagdad.

Importance de la position de Bagdad. Les relations avec la Perse. — La position de Bagdad est remarquable. Elle n'est qu'à 57^k de Feloudja, sur l'Euphrate, où aboutit la route qui vient d'Alep en longeant le fleuve, et sur cette route s'embranche à

Der la piste de caravanes qui vient de Damas. D'autres pistes, directement à travers le désert, mettent d'ailleurs Bagdad en relation avec Damas. Elle est, sur le Tigre, au point de départ de la grande navigation. Les vapeurs qui remontent le Tigre pourraient aller un peu plus loin, mais en fait c'est à Bagdad que s'établit le contact entre la navigation du bas fleuve et celle du haut fleuve, les *keleks* qui descendent de Diarbékir et de Mossoul ne dépassant pas Bagdad. Elle est enfin au point d'arrivée de la principale des routes qui mènent de Perse en Mésopotamie par Kermanchah et Khanikine, route de commerce et route de pèlerins, car la Basse Mésopotamie possède les principaux sanctuaires de la grande secte musulmane des Chiites, qui refusent de reconnaître comme successeurs de Mahomet les trois premiers khalifes, et se rattachent directement à son gendre Ali. Le chisme qui s'oppose au sunnisme a ses plus nombreux partisans en Perse, dans l'Afghanistan, dans la Transcaucasie. Pour ses adeptes c'est faire œuvre pie que d'aller visiter les lieux saints et d'y assurer sa sépulture. On comprend donc l'importance de la circulation le long de cette voie, l'une des principales portes d'entrée de la Perse pour les produits européens. La valeur des échanges, importations et exportations, y atteint par an 40 millions de francs [1].

Bagdad n'occupe actuellement qu'une partie de l'enceinte qu'elle remplissait au temps des Khalifes. Sur la rive gauche du Tigre, elle tient au large dans l'intérieur des murailles de terre et de briques surmontées de tours. Un pont de bateaux de 200^{m} de long mène sur la rive droite au faubourg de Karchi Yaka qui n'est qu'un étroit quartier aligné le long du fleuve. Il est habité surtout par des musulmans chiites, Arabes et Persans, ces derniers au nombre d'environ 5 000, pour la moitié portefaix et petits marchands. C'est en dehors de ce faubourg que se trouve la gare du chemin de fer de Bagdad.

Sur la rive gauche, la partie N. de la ville appartient aux Turcs, soldats et fonctionnaires groupés autour des casernes et de la mosquée de Daoud pacha. Au centre sont les quartiers chrétien et juif; partout ailleurs habitent des Arabes en majorité sunnites. Ils se groupent surtout autour du tombeau d'un saint marabout,

---

[1] Voir, p. 128, la description de cette route.

cheik Abd-el-Kader El Guilani qui vivait au XIIe siècle. Ses descendants continuent à veiller sur ce tombeau qui leur rapporte honneur et profits. Plus de 900 *tékiés* relèvent en effet de cette maison mère, dont le tiers est aux Indes. C'est un véritable couvent, comprenant de multiples bâtiments dont plusieurs sont aménagés en hôtellerie. Il y vient en moyenne 20 000 pèlerins par an et il n'y en a jamais moins de 1 200 ou 1 500 recevant l'hospitalité du cheik. Ce sont tous des Sunnites. Il n'est pas rare d'y rencontrer des Algériens, même des Arabes du Sénégal. Bagdad possède aussi une des plus vieilles missions catholiques du Levant, celle des Carmes déchaussés, établie au XVIIe siècle. Elle est le siège d'un archevêque catholique qui porte le titre d'évêque de Babylone. Le nombre des chrétiens est de 8 000 à 9 000 : Chaldéens, Syriens, Melkites et Arméniens, tous catholiques à l'exception d'une centaine de familles d'Arméniens grégoriens. La population totale peut être évaluée à 200 000 h. dont 80 000 juifs ; le reste, défalcation faite des chrétiens, comprend les musulmans sunnites ou chiites, au nombre de 100 à 110 000.

La ville est loin de répondre à l'intérieur à l'aspect qu'elle présente de loin avec ses minarets et ses coupoles. C'est un dédale de rues étroites, non pavées, bordées de maisons en briques, toutes surmontées de terrasses aux murs assez élevés pour qu'on y puisse s'isoler du voisin. Toute l'activité est sur le fleuve, auquel il manque cependant des quais qui seraient très utiles au commerce et fourniraient aux habitants une promenade salubre aux heures de fraîcheur. Le mouvement y est incessant : vapeurs venant de Bassorah — le service est assuré par la Cie anglaise Lynch possédant 4 grands bateaux, et la Cie Hamidieh, avec 8 bateaux dont 4 éclairés à l'électricité, — barques ou *séfinés* à grandes voiles venant de toutes les parties de l'Irak, *kouffahs* ou paniers ronds en tiges de palmiers, recouverts d'un enduit de bitume et ornés de verroteries, enfin les *keleks* descendus du haut fleuve, qu'on dépèce en aval de la ville. Le commerce est surtout un commerce de transit. A l'exportation : dattes, céréales, laines, peaux de chèvres, noix de galle, racine de réglisse ; à l'importation : tissus et produits fabriqués de tout genre.

Les villes et les routes de l'Irak. — De Bagdad une route de voitures où circulent des diligences conduit à Kerbéla et à

Hilleh. Kerbéla est à 90^{k}. La route traverse l'Euphrate sur un pont de bateaux à Mouseyeb, à 60^{k} de Bagdad. *Mouseyeb* est une petite ville de 10 000 h. On continue de là jusqu'à Kerbéla, le long du canal Husseinieh que borde une très belle palmeraie.

Avant d'arriver à Mouseyeb, se détache à gauche, à Khan Iskanderieh la route de Hilleh qui se dirige vers le S. *Hilleh*, à 95^{k} de Bagdad, est une ville de 30 000 h. bâtie sur les deux rives de l'Euphrate. La population est entièrement arabe, à l'exception de 500 juifs environ, commerçants, propriétaires et artisans.

Un pont de bateaux traverse le fleuve à Hilleh. La route se continue au delà, souvent coupée par les inondations, jusqu'à Nedjef, à 60^{k} de Hilleh. On traverse en bac le bras de Hindieh avant d'arriver à Nedjef, relié à Koufa, son port sur l'Euphrate, par une route carrossable où circule un tramway à chevaux. De Nedjef, enfin, on atteint directement Kerbéla par une route médiocre de 75^{k}. C'est tout le réseau des routes qui, avec celle de Feloudja et d'Alep, vont de Bagdad vers l'Euphrate.

Les centres de pèlerinage. — Nedjef et Kerbéla sont des villes saintes qui doivent toute leur importance aux pèlerinages. Ceux des pèlerins qui viennent de Perse s'arrêtent aussi, à l'arrivée à Kazeméin, sans passer par Bagdad. C'est à Kazeméin qu'ils traversent l'Euphrate sur un pont de bateaux, situé à 4^{k} au N. de Bagdad. Née du pèlerinage aux tombeaux de plusieurs imans, *Kazeméin* compte de 7 000 à 8 000 h. dont les deux tiers sont persans. Autour du sanctuaire se groupent les bazars et les caravansérails. La petite ville est entourée de jardins dont la végétation touffue d'orangers, de rosiers, de jasmins, s'étale sous les palmiers.

Kerbéla a une tout autre importance. C'est là qu'Hoséin, le second fils d'Ali, fut massacré par les partisans des Khalifes et son tombeau est entouré d'une vénération particulière. C'est le sanctuaire de la foi chiite. La ville, qu'il a fallu doubler d'un quartier neuf aux rues coupées à angle droit, compte 50 000 h. sédentaires dont 30 000 Persans, et une population flottante qui ne descend guère, dans la saison favorable, au-dessous de 15 000 pèlerins. Il en vient par an 200 à 300 000, de Perse, de l'Afghanistan, du Caucase, de l'Inde, mais le plus fort contingent est fourni par les Arabes du voisinage. La ville ne vit que de ce pèlerinage.

Nedjef, beaucoup plus austère que Kerbéla, a 25 000 h. On n'y séjourne guère que pour y faire des études.

Une quatrième visite complète d'ordinaire l'itinéraire obligé des pèlerins de l'Irak, celle de *Samara*, sur le Tigre, à 140^{k} au N. de Kazeméin. Là aussi on vénère le tombeau d'un iman. Samara n'est qu'une petite ville de 2 500 h. dont 2 000 musulmans chiites.

Le Bas Euphrate. — Les routes, dans la région de l'Euphrate, ne dépassent pas Nedjef au S. Au delà on ne circule plus guère qu'en bateau et la navigation sur l'Euphrate est encore très primitive. Elle se fait sur des barques dont on hisse la voile quand le vent est favorable, qu'on pousse à la perche ou qu'on hale à la cordelle en cas contraire. Les difficultés à la remonte sont considérables. De Bassorah à Mouseyeb, où se séparent les deux bras de Hilleh et de Hindieh, on met un mois au moins, parfois deux. La descente ne demande au maximum que 15 à 20 jours.

Plus on descend vers le S., plus nombreuses sont les tribus arabes fixées au sol, vivant de leurs cultures sur les deux rives du fleuve et habitant de pauvres huttes en nattes de roseaux. Chaque tribu a son cheik dont la demeure, un peu plus confortable, mais toujours construite en roseaux, est le centre de l'agglomération. Personne, même pour aller au travail, ne quitte jamais son fusil, arme généralement perfectionnée, de provenance anglaise, introduite par Koweit, car l'insécurité est endémique dans cette région où le sédentaire est toujours exposé aux incursions des bergers nomades, et où des bandes installées le long du fleuve prélèvent un tribut sur les voyageurs. Pour se garder, les cheiks ont fait construire des «*meftoul*», tours fortifiées rondes ou carrées du haut desquelles des gardiens surveillent constamment l'horizon. L'autorité du Gouvernement turc, en dehors des villes, est très précaire dans tout l'Irak; elle ne dépend que de la fermeté des caïmakans, souvent bafoués, rarement obéis. Plusieurs expéditions militaires, récemment envoyées contre ces tribus arabes, se sont fait battre, et il a fallu composer avec elles. Les villes, sur le bas fleuve, sont de médiocre importance. *Dinawieh*, sur le bras de Hilleh, *Chinafieh*, sur celui de Hindieh, ne sont que des bourgades. *Samawa*, vers le confluent de ces deux bras, a 4 000 h. en grande majorité chiites. On y trouve un pont de bateaux. *Nasrieh* ou Mountéfik, chef-lieu d'un caza, le plus méridional du vilayet

de Bagdad, est une agglomération récente, mais très insalubre, par suite du voisinage de marais. *Souk-el-Chïouk*, qui fut autrefois un marché de quelque importance, est aujourd'hui délaissé.

La navigation sur le Tigre. — La grande voie de communication dans l'Irak, en attendant le chemin de fer, c'est le Tigre. La route ou la piste qui suit ses rives, tantôt d'un côté tantôt de l'autre, est bien moins fréquentée que le fleuve lui-même, constamment parcouru, outre les grands bateaux, par des barques qui descendent au vent et remontent à la cordelle. Au moment des crues, la descente en vapeur de Bagdad à Bassorah ne demande que 60 h. Elle est au maximum de 3 jours.

Peu de localités importantes sur ce trajet monotone qu'allongent les innombrables sinuosités du fleuve. *Azizié* n'a qu'un millier d'habitants. *Kout-el-Amara,* dans une boucle du Tigre, au point où s'en détache vers le S. le Chat-el-Haï, a 5 000 h. environ, en très grande majorité musulmans chiites. C'est un important marché pour les tribus arabes. En aval de la ville se trouve un pont de bateaux. *Amara,* plus en aval (6 000 à 7 000 h.), est un grand entrepôt de riz et possède aussi un pont de bateaux.

III. — LE CHAT-EL-ARAB.

Bassorah. — La grande ville du bas fleuve, le port du Chat-el-Arab, c'est Bassorah, bâtie sur sa rive droite, ou plus exactement sur les deux rives du canal d'El Achar qui vient y aboutir. Le port est au débouché de ce canal. Les navires de 6 000 à 7 000 tonneaux peuvent remonter jusque là, mais à condition de s'alléger avant de passer la barre, devant la grande île de Boubian située entre le Chat-el-Arab et la baie de Koweit, et d'y compléter leur chargement au départ. *Bassorah* peut avoir 30 000 h. dont un cinquième environ est persan : négociants d'Ispahan ou de Chiraz et portefaix de l'Arabistan ; un autre cinquième se compose de Chrétiens, Chaldéens, Syriens et Arméniens. Il faut encore compter 1 500 Juifs ; le reste est arabe. Les Juifs font concurrence aux Persans et aux Arabes pour le commerce local, mais tout le commerce extérieur est entre les mains des Européens, surtout des Anglais. Les maisons européennes sont groupées au débouché du

canal, près du consulat anglais et de la poste. Sur la berge, les grains de l'Euphrate et du Karoun et les riz d'Amara sont nettoyés au moulin et les laines de Bagdad, en transit, sont pressées à la machine. Quelques hangars ont été récemment construits, mais sont encore très insuffisants. Jusqu'en 1901, seuls les bateaux anglais desservaient Bassorah; depuis, la Russie y a établi un service, mais peu fréquent. Enfin, en 1906, la compagnie allemande Hamburg-Amerika a créé une ligne desservant le golfe Persique et partagé avec les Cies anglaises le commerce de Bassorah. Mais la part du pavillon anglais reste de beaucoup la plus considérable. Bassorah possède un hôpital maritime.

De Bassorah à la mer, il y a 150^k^. Le fleuve, dans cette dernière partie de son cours, sert de frontière à la Turquie et à la Perse. Le seul point important est Mohammerah sur la rive N. du canal Hafar qui met le Chat-el-Arab en communication avec le Karoun. *Mohammerah*, ville de 5 000 à 6 000 h., est la résidence d'un cheik, sujet persan, mais devenu en réalité sujet anglais. Ce personnage, très grand propriétaire dans l'Irak et à Bassorah même, y tient en échec l'autorité du vali turc.

Le Karoun, au-dessous de Mohammerah, communique directement avec la mer par le bras de Bamouchir que n'utilisent pas les navires. Il est navigable en amont jusqu'à Ahwaz où il est barré par des rapides, et, après transbordement, jusqu'à Chouster. Ce service est assuré par la Cie Lynch.

A l'embouchure du Chat-el-Arab, Fao est le point d'atterrissement du câble venant de l'Inde. La largeur du fleuve est de 1 500^m^; sa profondeur, à marée basse, est de 3^m^ 7 à 4^m^ 6. Les navires calant plus de 2^m^ 10 doivent attendre la marée pour franchir la barre.

La baie de Koweit. — Les difficultés d'entrée du Chat-el-Arab donnent toute son importance à la baie de Koweit, située à 60^k^ au S.-E. Si la rive N., dominée par des falaises de grès, est boueuse, la rive S. se prêterait facilement à l'établissement d'un port en eau profonde. C'est la raison pour laquelle Koweit avait été choisi par l'Allemagne comme terminus du chemin de fer de Bagdad. On a vu qu'en juin 1914, après entente avec l'Angleterre, ce terminus restait fixé à Bassorah. Les Anglais ont d'ailleurs pris sous leur protection le cheik de Koweit, devenu, en fait, à peu

près indépendant de la Turquie, et dont l'influence à Bassorah, où il a d'importants intérêts, est aussi grande que celle du cheik de Mohammerah.

Jusqu'à présent, la baie de Koweit, où les bateaux trouvent un excellent abri contre les vents du S., n'est fréquentée que par le commerce local. La ville, qui compte de 15 000 à 20 000 h., est un marché pour les Arabes nomades qui y viennent échanger des laines, des peaux, des chevaux, contre du blé, du riz et des produits manufacturés.

CHAPITRE VII.

I. — CHEMINS DE FER.

LIGNE DE SMYRNE À CASSABA ET AFION KARA HISSAR.

Deux voies de Smyrne à la halte de Halka Bounar où se détache l'embranchement de Bournabat. Une voie ensuite. Écartement normal ($1^{m}45$). Rayon minimum des courbes : 300^{m}. Pente max. 25 p. 1000, dans la section d'Alachéir à Afion Kara Hissar. Durée du trajet (arrêts compris), de Smyrne à Alachéir $5^{h}30$; d'Alachéir à Ouchak $5^{h}25$; d'Ouchak à Afion 6^{h}. — Le matériel se composait, en 1914, de 55 locomotives, 176 wagons de voyageurs et 1 050 wagons de marchandises. Il doit être en grande partie utilisé sur les lignes d'Anatolie et de Bagdad.

Smyrne a deux gares : une, en ville, réservée aux voyageurs; une autre (Halka Bounar), au voisinage de la mer, pour les marchandises. Cette dernière comprend aussi les ateliers de réparation du matériel roulant. Elle est reliée à un môle où peuvent charger et décharger les navires.

0^{k} 00 **Gare de Smyrne.** — Alt. : $6^{m}80$ à $8^{m}80$. — Bâtiment des voyageurs en façade sur la rue. — Quai devant le bâtiment donnant accès aux voies qui se terminent perpendiculairement en butoir. — A dr., 2 quais à voyageurs bordés chacun de 2 voies; voie intermédiaire entre les 2 voies centrales. Toutes ces voies se terminent sous un hall qui prolonge une partie du quai contigu au bâtiment des voyageurs. — 6e voie perpendiculaire au quai, extérieure au hall, se terminant aussi en butoir contre le quai. — A g., 2 voies de garage rattachées entre elles par 3 faisceaux de 2 plaques tournantes, la 2e pénétrant dans un hangar attenant au quai contigu au bâtiment des voyageurs. — Une 3e voie s'embranche à dr. sur la première de ces voies. — Au delà, à g., 4 hangars où pénètrent des voies s'embranchant sur les voies centrales. — Les 2 derniers, séparés des 2 premiers par un bloc de maisons particulières et situés au delà d'un passage à niveau sur 4 voies contigu à ce

bloc, sont de très grandes dimensions. — Autre hangar, à dr. en face de ces 2 derniers, de petite dimension. — En face, P^t mét. biais sous trois voies de 2 travées de 8^m 10. — Réservoir de 135 mc. (pompe à vap.) alimenté par la Cie des eaux de Smyrne.

1^k 05 Croisement à niveau avec la ligne de Smyrne à Aïdin. — Les deux lignes sont raccordées par une voie en triangle.

1^k 930–2^k 493 **Gare de Halka Bounar.** — Marchandises et ateliers de réparation. — Alt. : 2^m. — 2 voies principales depuis la gare de Smyrne, 1 seule, au sortir de la gare pour le passage du P^t sur canal. — Voie d'évitement à double entrée à g. sur laquelle s'embranchent à g. 2 voies allant à la jetée. — Sur la première de ces voies s'en embranche une 3e allant aussi à la jetée, sur la 2e une voie allant à une ancienne remise à machines et s'y terminant en butoir. — Faisceau de voies de garage à dr. dont 4 pénètrent dans une remise à voitures et 2 continuent au delà jusqu'à l'atelier de réparations où pénètrent aussi 3 autres voies plus rapprochées des voies principales. — 6e voie s'embranchant sur la dernière à dr. des voies du faisceau et conduisant au parc à charbon. — Sur cette dernière s'en embranche une autre à dr. avec plaque tournante, conduisant à un dépôt de bois, une autre encore donnant naissance à un faisceau de 6 voies pénétrant dans la remise des machines et l'atelier de montage. — Entre l'atelier de montage et les voies principales, plusieurs bâtiments comprenant atelier, magasin et maison du chef de dépôt. — Réservoir de 40 mc. (pompe à vap.) alimenté par la Cie des eaux de Smyrne.

2^k 493 P^t mét. de 7^m 62. — 2 voies après le P^t.

2^k 5 **Halte de Halka Bounar.** — Alt. : 2^m. — La seconde voie suit pendant quelque temps la première, puis s'en écarte pour se diriger sur Bournabat. — St^on de Bournabat à 5^k 230 de la halte de Halka Bounar. — Alt. : 31^m 6. — L. des voies d'évitement 220^m.

2^k 6–2^k 7 P^t mét. de 9^m 14, sous 2 voies.

3^k 1–3^k 2 P^t mét. de 6^m 09.

4^k 1–4^k 2 P^t mét. de 6^m 09.

4^k 7–4^k 8 **Halte de l'Abattoir.** — Alt. : 2^m.

4^k 9–5^k P^t mét. de 6^m 09.

5^k 2–5^k 3 P^t mét. de 6^m 09.

5^k 6–5^k 7 P^t mét. de 2 travées de 9^m 13.

6^k 1–6^k 2 **Halte de Baïradi.** — Alt. : 1^m 86. — Après la halte, petite tranchée sur 1^k 5., prof. max. 3^m 15.

7^k 5–7^k 8 **Halte de Triadha.** — Alt. : 1^m 84. — L. des voies d'évitement 210^m.

8^k 2–8^k 6 Tranchée, prof. max. 5^m.

9^k 1–9^k 2 **Halte de Petrola.** — Alt. : 1^m 72.

10^k 2–10^k 3 **Halte d'Alaï Bey.** — Alt. : 3^m 50.

11^k 0–11^k 1 **St^{on} de Cordelio.** — Alt. : 5^m. — L. des voies d'évitement 524^m.

12^k **St^{on} de Papa Scala.** — Alt. : 4^m. — L. des voies d'évitement 117^m.

13^k 4–13^k 5 **St^{on} de Thomaso.** — Alt. : 5^m. — L. des voies d'évitement 135^m.

14^k 9–15^k P^t mét. de 9^m 14.

15^k 7–15^k 8 P^t mét. de 9^m 14.

17^k **St^{on} de Chighili.** — Alt. : 7^m 5. — L. des voies d'évitement 492^m.

17^k 3–17^k 4 P^t mét. de 2 travées de 9^m 13.

21^k 5–21^k 6 P^t mét. de 2 travées de 9^m 13.

22^k 1–22^k 2 P^{ts} mét. de 3^m 5.

24^k 4–24^k 5 **St^{on} d'Ouloudjak.** — Alt. : 6^m. — L. des voies d'évitement 215^m.

30^k 3–30^k 4 P^t mét. biais de 5 travées de 8^m 32.

31^k 4–31^k 5 P^t mét. biais de 2^m 13 (2 voies) à l'entrée en gare de Ménémen.

INSTITUT DE GEOGRAPHIE
BEYROUTH
UNIVERSITE DE LYON

31k 5–31k 8 **Ston de Ménémen.** — Alt.: 20m. — L. des voies d'évitement 593m. — Réservoir d'eau de 40 mc. (pompe à vap.).

31k 8–31k 9 Pt mét. de 9m 13 (2 voies).

38k 3–38k 5 **Ston d'Emir Aalem.** — Alt.: 22m 6. — L. des voies d'évitement 178m.

39k 2–39k 3 Pt mét. de 9m 13.

39k 4–39k 5 Pt mét. de 3 travées de 9m 13.

39k 6–39k 7 Pt mét. de 9m 13.

42k 2–42k 4 Tranchée sur 400m. — Prof. max. 4m 6.

42k 5–42k 9 Tranchée sur 250m. — Prof. max. 6m 25.

43k 0–43k 1 Pt mét. de 9m 13.

45k 7–45k 8 Pt mét. de 9m 13.

46k 7–46k 8 Pt mét. de 2 travées de 9m13.

43k 6–49k 7 Pt mét. de 2 travées de 9m13.

51k 6–51k 7 Pt mét. de 2 travées de 9m13.

55k 9–56k 0 **Ston de Mouradié.** — Alt.: 33m5. — L. des voies d'évitement 383m.

56k 4–56k 5 Pt mét. de 9m13.

58k 0–58k 1 Pt mét. biais de 8m50.

59k 4–59k 5 Pt mét. biais de 3 travées de 9m13.

61k 3–61k 4 Pt mét. biais de 2 travées de 9m13.

63k 0–63k 1 **Ston de Horos Keuï.** — Alt.: 47m8. — L. des voies d'évitement 220m.

65k 0–65k 1 Pt mét. de 9m13.

65k 0–65k 5 Pt mét. de 9m13.

66k 0–66k 4 **Ston de Magnésie.** — Alt.: 50m. — L. des voies d'évitement 660m. — Réservoir d'eau de 80 mc. (Pompe à vap.). — Embranchement de Soma à g.

67k 3–67k 4 Pt mét. de 9m13.

C. E. R. M. O. Centre d'Etudes et de Recherches sur le Moyen-Orient Contemporain BEYROUTH

69k 3–69k 4 Pt mét. de 9m13.

70k 5–70k 6 Pt mét. de 9m13.

75k 4–75k 5 Pt mét. biais de 7m20.

75k 9–76k 0 Pt mét. biais de 8m40.

76k 6–76k 7 **Ston de Chobanissa.** — Alt.: 40m8. — L. des voies d'évitement 570m.

83k 1–83k 2 Pt mét. de 3 travées de 15m16.

89k 9 Pt mét. de 3 travées de 9m13.

90k 2–90k 3 Pt mét. de 9m13.

90k 6–90k 7 Pt mét. de 9m13.

91k 4–91k 5 Pt mét. de 9m13.

91k 7–91k 8 Pt mét. de 9m13.

92k 1–92k 2 Pt mét. de 9m13.

Ifpo Bibliothèque Beyrouth

93k 0–93k 1 **Ston de Cassaba.** — Alt. 68m65. — L. des voies d'évitement 335m. — Réservoir d'eau de 40 mc. (pompe à vap.).

94k 5–94k 6 Pt mét. de 4m.

94k 6–94k 7 Pt mét. de 5m.

94k 7–94k 8 Pt mét. biais de 4m.

96k 5–96k 6 Pt mét. de 2m.

98k 5–98k 6 Pt mét. de 2m.

98k 7–98k 8 Pt mét. de 2m.

100k 4–100k 5 Pt mét biais de 2 travées de 8m10.

100k 5–100k 6 Pt mét. de 2 travées de 6m10.

105k **Ston d'Ourghanli.** — Alt. 71m25. — L. des voies d'évitement 135m.

107k 4–107k 5 Pt mét. de 6m.

111k 8–111k 9 Pt mét. de 4m.

113k 6 **Ston d'Ahmedli.** — Alt. 85m70. — L. des voies d'évitement 290m.

113k 9–114k 0 Pt mét. de 2 travées de 9m 10.

114k 9–115k 0 Pt mét. de 5m.

115k 2–115k 3 Pt mét. de 3m.

115k 5–115k 6 Pt mét. de 3m.

123k 2–123k 3 Pt mét. de 2 travées de 6m 10.

123k 6– **Ston de Sardes.** — Alt. 102m. — L. des voies d'évitement 110m.

124k 4–124k 5 Pt mét. biais de 4m 35.

125k 6–125k 7 Pt mét. de trois travées de 6m 10.

126k 3–129k 4 Pt mét. de 3m 03.

129k 4–129k 5 Pt mét. de 2 travées de 6m 10.

130k 2–130k 3 Pt mét. de 8m 158.

130k 6–130k 7 Pt mét. de 2 travées de 9m 20.

131k 5 **Ston de Salikli.** — Alt. 109m 30. — L. des voies d'évitement 407m. — Réservoir d'eau de 40 mc. (pente naturelle).

133k 6 Pt mét. de 1m 80.

134k 6–134k 7 Pt mét. de 5m 10.

134k 7–134k 8 Pt mét. de 8m 158.

134k 8–134k 9 Pt mét. biais de 2 travées de 6m 29.

135k 7–135k 8 Pt mét. de 6m 10.

136k 1–136k 2 Pt mét. de 4m 45.

138k 6–138k 7 Pt mét. de 2 travées de 6m 10.

138k 9–139k 0 Pt mét. de 3m.

142k 6–142k 7 Pt mét. biais de 2 travées de 6m.

142k 9 **Ston de Monavak.** — Alt. : 131m 60. — L. des voies d'évitement 85m.

147k 5–147k 6 Pt mét. de 4m 40.

148k 1–148k 2 Pt mét. de 9m.

152k 2–152k 3 Pt mét. de 3 travées de 6m.

153k 1–153k 2 **Ston de Déré Keuï.** — Alt. : 145m. — L. des voies d'évitement 230m.

157k 8–157k 9 Pt mét. de 3m.

159k 9–160k 0 Pt mét. de 2 travées de 4m 57 et de 2 travées de 6m 10.

160k 3–160k 4 **Ston d'Alkan.** — Alt. : 159m 50. — L. des voies d'évitement 145m.

160k 8–160k 9 Pt mét. de 2 travées de 6m 10.

167k 3–167k 4 Pt mét. de 3 travées de 6m 10.

167k 9–168k 0 Pt mét. de 4m.

169k **Ston d'Alachéir.** — Alt. : 190m. — L. des voies d'évitement 415m. — Réservoir de 40 mc. (Pente naturelle.)

172k 8–173k 9 Pt mét. de 5m.

172k 9–173k 0 Pt mét. de 2 travées de 5m.

175k 9–176k 0 Pt mét. de 3 travées de 15m 162 sur l'Alachéir tchaï.

176k 6–176k 7 Pt mét. de 15m 162.

176k 8–176k 9 Pt mét. de 15m 162.

177k 0–177k 1 Pt mét. de 2 travées de 15m 162.

177k 2–177k 3 Pt mét. de 15m 162.

177k 6–177k 7 Pt mét. de 6m.

177k 9 **Ston de Kinlik.** — Alt. : 159m. — L. des voies d'évitement 403m.

179k 5–179k 6 Pt mét. de 9m 606 sur le Kara Kouyou Déressi.
La ligne aborde la région accidentée. — Succession de tranchées et de remblais de peu de L. — Début des fortes pentes (25 p. 1000).

185k 5–185k 6 Tunnel no 1 de 119m.

187k 5–187k 6 **Ston de Konaklar.** — L. des voies d'évitement 340m. — Réservoir d'eau de 40 mc. (Pente naturelle).

189k 0–189k 2 Viaduc no 1 de 160m. — 3 travées, les 2 extrêmes de 30m, travée centrale 100m. — Haut. du tablier au-dessus du fond du ravin 38m.

189k 2–189k 3 Tunnel n° 2 de 103m.

189k 5–189k 6 Tunnel n° 3 de 86m 15.

190k 2–190k 3 Tunnel n° 4 de 128m 15.

191k 7–196k 8 Pt mét. de 6m.

191k 8–192k 1 Tunnel n° 5 de 266m 84.

192k 1–192k 2 Pt voûté de 6m sur le Kadji Déré.

192k 3–192k 5 Tunnel n° 6 de 163m 37.

192k 9–193k 3 Tunnel n° 7 de 360m 68.

193k 5–193k 7 Tunnel n° 8 de 134m 10.

194k 1–194k 4 Tunnel n° 9 de 155m 95.

195k 0–195k 3 Tunnel n° 10 de 234m 80.

196k 1–196k 3 Tunnel n° 11 de 125m 52.

197k 2–197k 3 Tunnel n° 12 de 78m.

198k 8–199k 1 Tunnel n° 13 de 260m.

199k 1–199k 4 Viaduc n° 2. — 6 travées de 30m. — Hauteur du tablier au-dessus du fond du ravin 103m.

202k 1–202k 4 Tunnel n° 14 de 265m.

203k 0–203k 4 Tunnel n° 15 de 315m.

204k 1–204k 7 Tunnel n° 16 de 530m.

205k 1–205k 2 Viaduc n° 3. — 3 travées de 30m. — Hauteur du tablier au-dessus du fond du ravin 27m.

205k 3–205k 5 Tunnel n° 17 de 152m.

205k 7–205k 8 Tunnel n° 18 de 95m.

206k 1–206k 2 Tunnel n° 19 de 65m.

206k 8–207k 2 Tunnel n° 20 de 243m.

207k 5 **Ston de Gunaï Keuï.** — Alt. : 819m 50. — L. des voies d'évitement : 402m. — Réservoir d'eau de 80 mc. (Pente naturelle.)

La ligne traverse un plateau coupé de nombreux ravins de peu de profondeur qui n'ont pas nécessité la construction de ponts. — Simples aqueducs pour l'écoulement des eaux.

217k 5–217k 9 **Ston d'Elvanlar.** — Alt. : 823m 36. — L. des voies d'évitement : 403m. — Pentes max. de 16 p. 1000 jusqu'au Takmak Déré.

219k 0 Pt voûté de 5m sur l'Elvanlar Déré.

223k 1–223k 2 Pt mét. de 2 travées de 12m934 sur le Takmak Déré. — Rampes max. de 15 p. 1000, puis pentes max. de 17 p. 1000 environ jusqu'au Pt du Kil. 241. — Nombreux ravins peu profonds.

235k 3–235k 4 **Ston d'Ahmedlar.** — Alt. : 718m 40. — L. des voies d'évitement : 303m.

241k 0 Réservoir d'eau. 80 mc. (Pente naturelle.)

241k 5–241k 6 Pt mét. de 2 travées de 12m934. — Rampes max. de 25 p. 1000 jusqu'à la Ston d'Inaï.

247k 9–248k 0 Pt mét. de 2 travées de 6m.

249k 6 Pt voûté de 8m sur l'Inaï Sou.

252k 0–252k 5 **Ston d'Inaï.** — Alt. : 755m 15. — L. des voies d'évitement : 403m. — Rampes et pentes max. de 17 p. 1000 jusqu'à la Ston de Kara Kouyou.

257k 5–257k 6 Pt voûté de 8m.

271k 4–271k 6 **Ston de Kara Kouyou.** — Alt. : 913m 05. — L. des voies d'évitement : 402m.

278k 0–278k 1 Pt mét. de 3 travées de 6m.
Plateau peu accidenté jusqu'à Ouchak.

285k 3–287k 0 **Ston d'Ouchak.** — Alt. : 907m 90. — L. des voies d'évitement : 542m. — Réservoir d'eau de 80 mc. (Pompe à vap.)

288k 4–288k 5 Pt mét. de 15m 162.

295k 5–295k 6 Pt mét. de 9m606.

297k 8–297k 9 Pt mét. de 12m 934.

Rampes maximum de 17 p. 1000 jusqu'au kil. 319.

302k 2–302k 6 **Ston de Kapaklar.** — Alt. : 975m 70. — L. des voies d'évitement : 402m.

326k 8–327k 2 **Ston de Banaz.** — Alt. : 914m 20. — L. des voies d'évitement : 403m. — Réservoir d'eau de 40 mc. (Pulsomètre.)

328k 6–328k 7 Pt mét. de 2 travées de 15m 162.

344k 1–344k 2 Pt mét. de 15m 162 sur le Kalaschtlar tchaï.

346k 6–346k 7 Pt mét. de 15m 162 sur le Cordiran tchaï.

344k 9–345k 4 **Ston d'Otourak.** — Alt. : 1 038m. — L. des voies d'évitement : 403m. — Fortes rampes d'Otourak au point culminant. Max. : 25 p. 1000.

349k 8–349k 9 Tunnel n° 21 de 18m et tranchée couverte de 42m.

352k 6–352k 9 Tunnel n° 22 de 205m et tranchée couverte de 55m.

353k 3–353k 4 Tunnel n° 23 de 60m.

355k Point culminant de la ligne. — Alt. : 1 251m. — Pentes de 17 p. 1000, après ce point, puis faibles jusqu'au kil. 376.

357k 0–357k 1 Pt mét. de 9m 606.

357k 5–358k 0 **Ston de Toumlou Pounar.** — Alt. : 1 222m 10. — L. des voies d'évitement : 403m.

364k 3–364k 4 Pt mét. de 12m 934.

371k 0–371k 1 Pt mét. de 5m.

371k 9–372k 3 **Ston de Kutchuk Keuï.** — Alt. : 1 151m 90. — L. des voies d'évitement : 402m. — Réservoir d'eau de 80 mc (Pompe à vap.)

373k 4–373k 5 Pt mét. de 5m.

374k 6–374k 7 Pt mét. de 15m 162 sur le Poursak tchaï.

375k 1–375k 2 Pt mét. de 15m 162 sur le Poursak tchaï.

Rampes et pentes de 16 p. 1000 entre les kil. 376 et 381, puis modérées.

395k 6–395k 9 **Ston de Bal Mahmoud.** — Alt. : 1 061m 30. — L. des voies d'évitement : 402m.

404k 0–404k 1 Pt mét. de 12m 934 sur le Dolaï tchaï.

404k 4–404k 5 Pt mét. de 20m 40 sur le Dolaï tchaï.

405k 4–405k 5 Pt mét. de 2 travées de 4m.

406k 1–406k 6 **Ston de Guedjik Hamanni.** — Alt. 1 029m 88. — L. des voies d'évitement : 325m.

407k 3–407k 4 Pt mét. de 15m 162 sur le Dolaï tchaï.

419k 8–420k 3 **Ston d'Afion Kara Hissar.** — Alt. : 1 007m 28. — L. des voies d'évitement : 584m. — Réservoir d'eau de 40 mc. (Pompe à vap.)

421k 9 Raccordement avec la ligne d'Anatolie. — Ston de la ligne Eskichéir Konia.

EMBRANCHEMENT DE MAGNÉSIE À SOMA.

Une voie. — Écartement normal, 1m 45. — Rayon min. des courbes, 300m. — Pentes max. 8,77 p. 1000. — Cette ligne se détache à Magnésie de la ligne Smyrne-Cassaba, et ne s'élève que jusqu'à 237m à l'E. de Harta. Elle se continue par la ligne Soma-Panderma. (Voir, pour la description de cette ligne, *Notice sur la Turquie d'Europe et d'Asie. Des Dardanelles au Bosphore.*) — Distance de Magnésie à Soma, 92k 4. — Durée du trajet de Magnésie à Soma (arrêts compris), 3h 26 ; de Soma à Panderma, 7h 45.

0k 00 **Gare de Magnésie.** — Alt. : 50m.

0k 5 Pt mét. de 3m 05.

0k 9– 1k Pt mét. de 6m 10.

2k 3– 2k 4 Pt mét. de 4m 57.

2k 8– 2k 9 Pt mét. de 2m 29.

3k 5– 3k 6 Pt mét. de 6m 10.

3k 8– 4k Pt mét. de 4 travées de 18m 24.

4k – 4k 1 Pt mét. de 4m 57.

6k 2m Pt mét. biais de 2m 29.

6k 8– 7k Pt mét. de 6 travées de 13m 24.

8k 1– 8k 2 Pt mét. de 9m 14.

10k 8–11k 2 **Ston de Karaghadjli.** — Alt. : 35m 40. — L. des voies d'évitement : 380m.

17k 9–18k 2 **Ston de Sarhanli.** — Alt. 42m 60. — L. des voies d'évitement : 420m.

23k 3–23k 7 **Ston de Michaïli.** — Alt. : 56m 54. — L. des voies d'évitement : 56m 64. — Réservoir d'eau de 20 mc. (Pompe à bras.)

36k 6–37k **Ston de Kaïchlar.** — Alt. : 82m. — L. des voies d'évitement : 460m.

41k –41k 4 **Ston de Kapakli.** — Alt. : 89m 17. — L. des voies d'évitement : 420m.

44k 2–44k 6 **Ston de Tchiflik.** — Alt. : 85m. — L. des voies d'évitement : 185m.

50k 8–51k 2 **Ston de Ak Hissar.** — Alt. : 100m. — L. des voies d'évitement : 380m. — Réservoir d'eau de 80 mc. (Pompe à vap.)

57k 6 Pt mét. de 6m 10.

58k 8–59k 2 **Ston de Suléimanli Dagh.** — Alt. : 106m 25. — L. des voies d'évitement : 430m.

69k 7–69k 9 **Ston de Harta.** — Alt. : 237m. — L. des voies d'évitement : 310m.

Réservoir d'eau de 20 mc. (Pompe à bras.)

79k 2–79k 3 Pt mét. de 3m 05.

79k 9–80k Pt mét. de 6m 15.

80k 1–80k 5 **Ston de Kirkaghadj.** — Alt. : 166m. — L. des voies d'évitement : 410m.

84k 6–84k 7 Pt mét. de 4m 57.

86k 5–86k 9 **Ston de Bogaz Caïvé.** — Alt. : 136m 31.

88k –88k 1 Pt mét. de 4m 57.

92k –92k 4 **Ston de Soma.** — Alt. : 135m. — L. des voies d'évitement : 320m. — Réservoir d'eau de 60 mc. — Pompe à vapeur.

LIGNE DE SMYRME À AÏDIN ET ÉGHERDIR.

2 voies jusqu'à Paradise-Junction (embranchement de Boudja, sur 6k 435), une voie ensuite. — Écartement normal. — Pente max. de 16 p. 1000 au moins entre les stations de Kaklik et Hamidié, pour la montée sur le plateau. — Le matériel se composait en novembre 1914 de 50 locomotives, dont 32 à tender, 35 tenders, 123 wagons de voyageurs, 34 wagons de messageries et 1 200 wagons de marchandises, dont 452 couverts. Mais, depuis la guerre, une grande partie de ce matériel est utilisée sur les lignes d'Anatolie et de Bagdad.

0k 000 Gare de Smyrne. — Alt. : 2m. — Bâtiment de voyageurs à dr.; voies principales devant le bâtiment se prolongeant au N. sur le môle. De ces voies s'en détachent à g. plusieurs autres qui pénètrent dans un hangar-magasin situé au bord de la mer. — Au delà de la Ston, bâtiments, hangars et ateliers de réparations, à g. hangar à locomotives traversé par une voie de garage à double entrée. — Raccordement en triangle avec la ligne de Smyrne à Cassaba, au croisement à niveau de cette ligne.

2k 100 Ston du Pont des Caravanes. — Alt. : 11m.

6k 435 Ston de Paradise Junction. — Alt. : 61m. — Voie de garage pour 35 voitures. — Embranchement de Boudja (à 3k 620).

14k 080 Ston de Casamir Junction. — Alt. : 138m. — Voie d'évitement pour 55 voitures. — Voies de garage pour 113 voitures. — Embranchement de Sevdi Keuï (à 1 600m).

22k 125 Ston de Djumovassi. — Alt. : 101m. — Voie d'évitement pour 47 voitures. — Voie de garage pour 18 voitures. — Réservoir d'eau.

28k 160 Ston de Devilikeuï. — Alt. : 69m. — Voie d'évitement pour 48 voitures. — Voie de garage pour 30 voitures.

36k 210 Ston de Kyass. — Alt. : 52m. — Voie d'évitement pour 56 voitures. Voie de garage pour 5 voitures. — Réservoir d'eau.

43k 040 Ston de Trianda. — Alt. : 50m. — Voie d'évitement pour 38 voitures. — Voie de garage pour 10 voitures. — Réservoir d'eau.

48k 280 Ston de Torbali Junction. — Alt : 43m. — Voie d'évitement pour 63 voitures. — Voies de garage pour 196 voitures. — Embranchements de Tireh et Œdemich. De Torbali à Œdemich, 61k 950. L'embranchement de Tireh se raccorde avec le précédent à Chatal Junction. — Distance de Torbali à Chatal Junction 36k 610, de Chatal Junction à Tireh 11k 260.

55k 920 Ston de Djellat. — Alt. : 16m. — Voie d'évitement pour 60 voitures. — Voie de garage pour 16 voitures. — Réservoir d'eau.

65k 980 Ston de Kos Bounar. — Alt. : 11m — Voie d'évitement pour 30 voitures. — Voie de garage pour 44 voitures.

77k 240 Ston d'Ayasoulouk (Ephèse). — Alt. : 19m. — Voie d'évitement pour 58 voitures. — Voies de garage pour 216 voitures. — Réservoir d'eau.
Tunnel de Tang.

86k 090 Ston d'Azizié. — Alt. : 234m. — Voie d'évitement pour 59 voitures. — Voies de garage pour 180 voitures. — Réservoir d'eau.

99k 375 Ston de Balachik Junction. — Alt. : 61m. — Voie d'évitement pour 35 voitures. — Voies de garage pour 699 voitures. — Réservoir d'eau. — Embrt de Sokia : 22k 125.

107k 825 Ston de Deirmendjik. — Alt. : 65m. — Voie d'évitement pour 30 voitures. — Voies de garage pour 64 voitures.

113k 860 Ston de Herbeyli. — Alt. : 50m. — Voie d'évitement pour 46 voitures. — Voie de garage pour 27 voitures.

120k 295 Ston de Karabounar. — Alt. : 47m. — Voie d'évitement pour 50 voitures. — Voie de garage pour 22 voitures. — Réservoir d'eau.

129k 950 Ston d'Aïdin. — Alt. ; 65m. — Voie d'évitement pour 70 voitures. — Voies de garage pour 247 voitures. — Réservoir d'eau.

140k 410 Ston d'Omourla. — Alt. : 56m. — Voie d'évitement pour 47 voitures. — Voie de garage pour 26 voitures.

148k 860 Ston de Kiosk. — Alt. : 71m. — Voie d'évitement pour 34 voitures. — Voie de garage pour 28 voitures.

Ston de Kirkavé. — Voies de garage pour 132 voitures.

154k 490 Ston de Chitfé Kavé. — Alt. : 60m. — Voie d'évitement pour 42 voitures. — Voies de garage pour 28 voitures.

159k 320 Ston de Sultan Hissar. — Alt. : 81m. — Voie d'évitement pour 46 voitures. — Voie de garage pour 18 voitures. — Réservoir d'eau.

164k 550 Ston d'Atché. — Alt. : 78m. — Voie d'évitement pour 46 voitures. — Voies de garage pour 50 voitures.

175k 010 Ston de Nazli. — Alt. : 85m. — Voie d'évitement pour 96 voitures. — Voies de garage pour 200 voitures. — Réservoir d'eau.

187k 080 Ston de Kuyujak. — Alt. : 92m. — Voie d'évitement pour 63 voitures. — Voies de garage pour 74 voitures. — Réservoir d'eau.

198k 345 Ston de Horsunlu. — Alt. : 110m. — Voie d'évitement pour 70 voitures. — Voie de garage pour 28 voitures. — Réservoir d'eau.

212k 425 Ston de Bourbanié. — Alt. : 135m. — Voie d'évitement pour 52 voitures. — Voie de garage pour 28 voitures.

Meander Siding. — Voie de garage pour 8 voitures.

230k 530 Ston de Seraikeuï. — Alt. : 169m. — Voie d'évitement pour 60 voitures. — Voies de garage pour 138 voitures.

240k 590 Ston de Chamli. — Alt. : 166m. — Voie d'évitement pour 39 voitures. — Voie de garage pour 16 voitures.

251k050 Ston de Gondjeli Junction. — Alt. : 306m. — Voie d'évitement pour 60 voitures. — Voies de garage pour 85 voitures. — Réservoir d'eau. — Embrt de Denizli : 9k 255.

258k 695 Ston de Boudjeli. — Alt. : 275m. — Voie d'évitement pour 39 voitures. — Voies de garage pour 70 voitures. — Réservoir d'eau.

273k 480 Ston de Kodja Bach. — Alt. : 437m. — Voie d'évitement pour 28 voitures. — Voie de garage pour 16 voitures.

283k 140 Ston de Kaklik. — Alt. : 541m. — Voie d'évitement pour 42 voitures. — Voie de garage pour 190 voitures. — Réservoir d'eau.

302k 550 Ston de Hamidié. — Alt. : 866m. — Voie d'évitement pour 150 voitures. — Voie de garage pour 36 voitures. — Réservoir d'eau.

307k 910 Ston de Chardak. — Alt. : 851m. — Voie d'évitement pour 38 voitures. — Voie de garage pour 40 voitures.

327k 895 Ston d'Appa. — Alt. : 871m. — Voie d'évitement pour 38 voitures. — Voies de garage pour 44 voitures. — Réservoir d'eau.

343k 585 Ston d'Evdjiler. — Alt. : 891m. — Voie d'évitement pour 38 voitures. — Voie de garage pour 32 voitures.

356k 460 Ston de Sutledj Junction. — Alt. : 855m. — Voie d'évitement pour 32 voitures. — Voie de garage pour 30 voitures. — Réservoir d'eau. — Embranchement de Chivril : 30k 575.

376k 575 Ston de Dinaïr. — Alt. : 866m. — Voie d'évitement pour 58 voitures. — Voies de garage pour 212 voitures. — Réservoir d'eau.

391k 060 Ston de Kara Kouyou. — Alt. : 1 016m. — Voie d'évitement pour 40 voitures. — Voies de garage pour 71 voitures.

398k 705 Ston de Chapali. — Alt. : 1 015m. — Voie d'évitement pour 40 voitures. — Voies de garage pour 92 voitures. — Réservoir d'eau.

412k 385 Ston de Ketchi Bourlou. — Alt. : 1 010m. — Voie d'évitement pour 36 voitures. — Voies de garage pour 65 voitures.

424k 050 Ston de Baladiz. — Alt. : 933m. — Voie d'évitement pour 66 voitures. — Voies de garage pour 104 voitures. — Réservoir d'eau.

446k 580 Ston de Koulé Eunu. — Alt. : 930m. — Voie d'évitement pour 36 voitures. — Voies de garage pour 93 voitures. — Réservoir d'eau.

471k 120 Gare d'Egherdir. — Alt. : 953m. — Voie d'évitement pour 22 voitures. — Voies de garage pour 200 voitures. — Réservoir d'eau.

LIGNE DE HAÏDAR PACHA À KONIA.

Une voie. — Écartement normal (1m45). — D'après la convention relative à la concession du ch. de fer de Bagdad, la Cie d'Anatolie devait recevoir une indemnité pour la réfection de la voie entre Haïdar Pacha et Konia, de façon à y permettre la circulation des trains express. Le dernier rapport du Conseil d'administration de la Cie d'Anatolie qu'on a pu consulter, daté d'avril 1914 et se référant à l'exercice 1913, indique qu'une première annuité a été touchée sur la somme promise. Les travaux ont été commencés. On était en train de poser une seconde voie sur les 25 premiers kilomètres, entre Haïdar Pacha et Pendik. Il ne semble pas que la pose d'une seconde voie ait été poussée plus loin. L'établissement rapide d'une double voie entre Ismid et Afion Kara Hissar serait d'ailleurs impossible, les grands viaducs de la vallée du Kara Sou n'ayant été construits que pour une voie. Le travail de renforcement de la ligne consiste dans la substitution de rails de 37 kilos aux rails de 30 kilos existants, et peut-être dans l'addition d'une troisième traverse pour deux traverses déjà existantes. On ne peut dire jusqu'où ce travail a été poussé. — Rayon minimum des courbes 300m. — Pente maximum 25 p. 1000 dans la section de Biledjik à Eskichéhir. Deux machines sont nécessaires dans cette section pour remorquer un train de 320 tonnes. — Durée du trajet (arrêts compris) de Haïdar-Pacha à Eskichéhir,

11 heures; d'Eskichéhir à Konia, 15 heures. — Le matériel du réseau d'Anatolie se composait, en 1912, de 111 locomotives, 261 wagons à voyageurs, 38 fourgons à bagages, 1 417 wagons de marchandises et 18 wagons spéciaux [1].

0k 00 **Gare de Haïdar Pacha.** — La nouvelle gare située en face du débarcadère des bateaux à vapeur est un grand bâtiment à plusieurs étages avec façade monumentale, à l'allemande. Tout l'aménagement intérieur est sur le modèle des grandes gares allemandes. Quai avec marquise et voies latérales. — Alt. : 4m. — Réservoir d'eau.

2k 6 **Ston de Kizil Toprak.** — Alt. : 15m.

3k 3 Embrt à dr. de la ligne de Féner Bagtché. — L. 1k 800m.

5k 0 **Ston de Gueuz Tépé.** — Alt. : 46m 35.

6k 2 **Ston d'Eren Keuï.** — Alt. : 36m 60.

La voie se rapproche du golfe d'Ismid qu'elle longe presque continuellement.

9k 1 **Ston de Bostandjik.** — Alt. : 4m 90. — Réservoir d'eau. — Petit port avec jetée en pierre.

14k 0 **Ston de Mal Tépé.** — Alt. : 7m 90.

Pt sur le Drakasdéré. — La voie s'écarte un peu de la mer.

20k 0 **Ston de Kartal.** — Alt. : 10m. — Escale de bateaux à vapeur.

24k 5 **Ston de Pendik.** — Alt. : 6m 10. — Réservoir d'eau. — Escale des bateaux à vapeur.

27k 0 Pt sur le Buyuk Déré. — La voie longe la mer sur 2k.

34k 9 **Ston de Touzla.** — Alt. : 19m 80.

---

[1] Les cotes d'altitude pour les stations des lignes d'Anatolie et pour celles de la ligne de Bagdad ont été empruntées à la Notice anglaise (*Military Report on Western Anatolia*). Elles ne correspondent pas exactement à celles des cartes, ni, pour Afion Kara Hissar, à celles de la Cie Smyrne-Cassaba. On a simplement transformé les pieds en mesures métriques, sans faire de corrections.

44k 2 **Ston de Guebzeh.** — Alt. : 72m 30. — Réservoir d'eau.

Viaduc sur l'ancien Lybissos. — L. 247m. — Tablier métallique. 7 piles. Haut. de celle du milieu 15m.

55k 3 **Ston de Dil Iskélessi.** — Alt. : 3m.

59k 4 **Ston de Tavchandjil.** — Alt. : 6m 10.

63k 8 **Ston de Héréké.** — Alt. : 3m. — Réservoir d'eau.

73k 8 **Ston de Yaremdja.** — Alt. : 3m.

80k 0 **Ston de Tutun Tchiflik.** — Alt. : 7m 90. Tranchée.

83k 9 **Ston de Dérindjé.** — Alt. : 7m. — Réservoir d'eau. — Dépôt de wagons et de matériel de la Cie. — Voies de garage raccordées au port.

91k 0 **Ston d'Ismid.** — Alt. : 1m 85. — Réservoir d'eau. — Voies de garage raccordées au port.

109k 6 **Ston de Bouyouk Dervent.** — Alt : 36m 65. — La voie longe le lac Sabandja à g. — Remblais.

123k 5 **Ston de Sabandja.** — Alt : 36m 65. — Réservoir d'eau.

131k 5 **Ston d'Arifié.** — Alt : 35m 39. — Réservoir d'eau. — Embrt de la ligne d'Ada Bazar, à g. — L. 9k.

La voie se dirige vers le S. et entre dans la vallée du Sakaria.

139k 0 Pt sur le Sakaria. — Tablier mét. — Treillis supérieur à la voie. — 2 piles maç. — L. totale 100m.

Entrée dans la gorge de Balaban, L. 13k. — Tunnel de 66m.

151k 0 Pt sur le Sakaria. — Tablier mét. — Treillis supérieur à la voie. — 2 piles maç. — L. totale 100m.

156k 0 **Ston de Gueivé.** — Alt. : 69m 25. — Réservoir d'eau. — La vallée s'élargit.

167k 6 **Ston d'Ak Hissar.** — Alt. : 78m.

181k 3 Ston de Mékedjé. — Alt. : 84m 20. — Réservoir d'eau.

Pt sur le Sakaria — Tablier mét. — Treillis supérieur à la voie. — 1 pile maç. — L. totale 140m.

195k 4 Ston de Lefké. — Alt. : 101m 25. — Entrée dans un nouveau défilé.

205k 0 La voie quitte la vallée du Sakaria et s'engage dans celle de son affluent, le Kara Sou. — Grande courbe en remblai.

214k 1 Ston de Vézir Han. — Alt. : 146m 40. — Réservoir d'eau. — La voie s'engage dans un étroit défilé. — Rochers à pic de 100m de haut. — Nombreuses tranchées. — 11 Pts mét. de 20 à 30m. — Tunnel de 66m.

231k 9 Ston de Biledjik. — Alt. : 291m 25. — Réservoir d'eau. — La voie entre dans un défilé de 4 438m.

Viaduc courbe de Pekdémir, sur le Sorgoun Sou. — Tablier mét. inférieur à la voie. — 7 travées. — 6 piles maç. haut. moyenne 17m. — L. totale 180m.

Remblai courbe. — Tunnel de 50m.

Viaduc de Bach Keuï, entre deux tunnels. — Tablier mét. — Arc mét. de 72m de portée. — 4 piles mét., soubassements maç. — Hauteur au dessus du fond du ravin 37m. — L. totale 137m.

Tunnel de 100m.

Viaduc de Yaïla. — Tablier mét. — Treillis inférieur à la voie, 2 piles mét. en treillis et 2 arches voûtées. — Hauteur au-dessus du ravin 60m. — L. totale 120m.

9 tunnels de 70m à 411m.

248k 7 Stoa de Kara Keuï. — Alt. : 621m 60. — Réservoir d'eau.

263k 3 Ston de Bozyuk. — Alt. : 733m 50.

La ligne s'élève jusqu'à 855m.

280k 1 Ston d'In Eunu. — Alt. : 828m 68. — Réservoir d'eau.

294k 4 Ston de Tchukur Hissar. — Alt. : 804m 90.

313k 4 **Ston d'Eskichéhir.** — Alt. : 785m. — Réservoir d'eau. — Nombreuses voies de garage. — Embrt de la ligne d'Angora.

La ligne remonte la vallée du Poursak.

336k 8 **Ston de Koutché Kissik.** — Alt. : 820m 75.

358k 6 **Ston de Saboundji Bounar.** — Alt. : 943m 65. — Réservoir d'eau.

La ligne s'élève jusqu'à 1 020m.

380k 3 **Ston d'Alayund.** — Alt. : 926m 65. — Réservoir d'eau. — Embrt de la ligne de Koutahia. — L. 10k. — Ston de Koutahia. — Alt. : 923m 85. — Réservoir d'eau.

399k 9 **Ston de Tchékurler.** — Alt. : 1 016m 85. — Réservoir d'eau.

426k 5 **Ston de Deuyer.** — Alt. : 1 113m 25.

La voie s'élève jusqu'à 1 115m.

441k 3 **Ston d'Ishamieh.** — Alt. : 1 083m 35.

458k 4 **Ston de Gasli Gheul Hamam.** — Alt. : 1 030m. — Réservoir d'eau.

474k 6 **Ston d'Afion Kara Hissar.** — Alt. : 997m 55. — Réservoir d'eau. — Raccordement avec la ligne de Smyrne-Cassaba.

494k 1 **Ston de Bouyouk Tchobanlar.** — Alt. : 981m 15.

520k 9 **Ston de Tchaï.** — Alt. : 966m 25. — Réservoir d'eau.

La ligne longe à g. le marais d'Eber Gheul.

547k 0 **Ston d'Ishaklou.** — Alt. : 964m 40.

La ligne longe à g. le lac d'Akchéir.

560k 3 **Ston d'Yassan.** — Alt. : 964m 65.

572k 6 **Ston d'Akchéir.** — Alt. : 986m 35. — Réservoir d'eau.

La voie s'éloigne du Sultan Dagh.

591k 0 **Ston d'Azari Keuï.** — Alt. : 1 011m 50.

612k 8 Ston de Tchaoudji Keuï. — Alt. : 1 032m 75. — Réservoir d'eau.

La voie atteint le bord du lac d'Ilgin.

630k 3 Ston d'Ilghin. — Alt. : 1 020m. — Réservoir d'eau.

656k 9 Ston de Kadin Han. — Alt. : 1 022m 25.

680k 9 Ston de Seraï Ini. — Alt. : 1 057m 75. — Réservoir d'eau.

696k 7 Ston de Meïdan.

La voie décrit plusieurs courbes, s'engage dans un défilé et s'élève au k. 704 jusqu'à 1 123m.

724k 7 Ston de Pounar Bachi. — Alt. : 997m. — Réservoir d'eau.

747k 1 Ston de Konia. — Alt. : 1 018m. — Réservoir d'eau.

LIGNE D'ESKICHÉHIR À ANGORA.

Une voie. — Écartement normal. — Pente max. 10 p. 1000 environ entre les stations de Beylik Keupru et de Polatli. — Durée du trajet (arrêts compris), 9 h.

0k 0 Ston d'Eskichéhir. — Alt. : 785m.

La ligne se dirige à l'E., sur la rive dr. du Poursak, qu'elle franchit au kil. 14.

21k 5 Ston d'Ak Bounar. — Alt. : 767m.

39k 2 Ston d'Alpi Keuï. — Alt. : 758m 25. — Réservoir d'eau.

La ligne traverse de nouveau le Poursak.

61k 2 Ston de Beylik Ahour. — Alt. : 750m 30.

La ligne franchit une 3e fois le Poursak, dont elle suit la vallée jusqu'au delà de Sazelar.

92k 4 Ston de Sari Keuï. — Alt. : 729m 55. — Réservoir d'eau.

118k 9 Ston de Bitcher. — Alt. : 701m 80.

139k 4 **Ston de Sazélar.** — Alt. : 681m.

A 4k de Sazélar, la ligne va vers le S. et remonte la vallée du Sakaria.

153k 7 **Ston de Beylik Keupru.** — Alt. : 680m 15. — Réservoir d'eau.

Pt sur le Sakaria. 50m.

La ligne va vers l'E. et remonte la vallée du Gumuch Sou.

173k 3 **Ston de Polatli.** — Alt. : 868m 35. — Réservoir d'eau.

La ligne s'élève jusqu'à 917m. Elles redescend ensuite dans la vallée du Zilar Sou, puis remonte dans celle de l'Engure Sou.

208k 3 **Ston de Mali Keuï.** — Alt. : 733m 50. Réservoir d'eau.

238k 0 **Ston de Sindjan Keuï.** — Alt. : 782m 95. — Réservoir d'eau.

263k 4 **Ston d'Angora.** — Alt. : 842m 40. — Réservoir d'eau.

LIGNE DE MERSINA À ADANA.

Cette ligne a été refaite en grande partie, depuis qu'elle est passée sous le contrôle allemand en 1906. — 1 voie. — Écartement normal. — Pas de pentes ni de courbes importantes. La ligne, constamment en plaine, suit au N. la chaussée de Mersina à Adana. — L. 64k 900.

0k 000 **Gare de Mersina.** — A l'E. de la ville, à 400m de la mer, reliée à un môle appartenant à la Cie, de 90m de long. (Profondeur, le long du môle, de 2 à 3m. — Hangar près du môle. Hangars à locomotives et à voitures au N. Hangar à marchandises au S.-E. des bâtiments. — En utilisant la voie qui va jusqu'à la mer, on pourrait charger simultanément 4 trains. — Plate-forme permettant l'embarquement des chevaux.

7k 250 Pt mét. de 15m sur le Deli tchaï,

10k 460 **Stn de Kudebes.**

19k 300 **Ston de Hadji Teleb.**

26k 285 **Ston de Tarsous.** — 4 voies de garage. — Plate-forme permettant l'embarquement des chevaux. — Réervoir d'eau.

28k 430 Pt mét. de 35m, sur le Tarsus tchaï.

31k 650 **Ston de Gulek.** — Voie de garage. — Hangar à marchandises. — Réservoir d'eau.

43k 450 **Ston de Yénidjeh.** — Raccordement à g. avec la ligne de Bagdad. — Hangar à marchandises. — Réservoir d'eau.

51k 095 **Ston de Zeitounli.**

61k 950 **Ston de Kehia Oglou.** — Raccordement avec la ligne de Bagdad qui continue en passant au N. de la ville.

64k 370 **Ston de Chakir Pacha.**

65k 175 **Gare d'Adana,** à l'O. de la ville. — 4 voies de garage. — Plate-forme de chargement. — Hangar à marchandises. — Réservoir d'eau.

LIGNE DE BAGDAD.

SECTION DE KONIA À KARA POUNAR.

1 voie. — Écartement normal. — Très fortes pentes entre Boulgourlou et Oulou Kichla. — Durée du trajet de Konia à Eregli, 5 h. 30; d'Eregli à Kara Pounar, 5 h. 35. — Le matériel roulant, pour cette section, se composait, en 1912, de 21 locomotives, 44 voitures à voyageurs, 16 fourgons, 827 wagons de marchandises et 8 wagons spéciaux.

0k 0 **Ston de Konia.** — Alt. : 1 018m. — Réservoir d'eau.

20k 4 **Ston de Kachin Han.** — Alt. : 1 007m.

44k 2 **Ston de Tchoumra.** — Alt. : 1 005m.

La ligne traverse le Tcharbembou.

61k 9 **Ston d'Arik Euren.** — Alt. : 1 006m.

La ligne se dirige vers l'E. et contourne le petit massif volcanique du Kara Dagh.

80k 7 **Ston de Mandassoun.**

102k 3 **Ston de Karaman.** — Alt. : 1 006m. — Réservoir d'eau.

La ville est au S. à 17k.

119k 0 **Ston de Sidrova.**

147k 9 **Ston d'Airandji Derbend.**

La ligne se rapproche du lac d'Eregli qu'elle longe au S.

172k 0 **Ston d'Aladja.**

189k 2 **Ston d'Eregli.** — Alt. : 1 044m.

198k 9 **Ston de Boulgourlou.**

La ligne s'élève. — Forte rampe jusqu'à Oulou Kichla.

215k 9 **Ston de Tchayan.**

Point culminant de la ligne de Bagdad, 1 457m.

237k 7 **Ston d'Oulou Kichla.** — Alt. : 1 300m environ.

La ligne descend dans la vallée du Tchakyt. — Remblais et tranchées, ponts et petits tunnels.

Ston de Tchifté Khan.

Ston de Bozanti. — Alt. : 860m environ.

291k 0 **Ston de Karapounar.** — Alt. : 800m environ.

SECTION DE DORAK À MAMOUREH.

Une voie. — Emprunte, entre Yenidjé et Adana, la ligne de Mersina à Adana. — Pas de fortes pentes.

0k 0 **Ston de Dorak.**

23k 0 **Ston de Yenidjé.** — Raccordement avec la ligne de Mersina à Adana.

30k 6 **Ston de Zeitounli.**

41k 5 **Ston de Kehia Oglou.**

44k 6 **Ston de Chakir Pacha.** — La ligne se détache de la ligne d'Adana pour contourner la ville au N.

Ston d'Adana. — Une gare nouvelle a été construite pour la ligne de Bagdad.

Pt mét. sur le Seihoun.

Ston d'Injirlik.

Ston de Missis.

La ligne suit la rive dr, du Djihoun puis le traverse en aval du défilé de Jihan Kaleh.

Pt mét. sur le Seihoun.

Ston de Yarzuat.

Ston de Veigia ou Vaisia.

95k 0 environ. **Ston de Toprak Kaleh.** — Embrt d'Alexandrette.

Ston d'Osmanieh.

Pt mét. sur le Khamis tchaï.

115k 0 **Ston de Mamoureh.**

SECTION D'ISLAHIÉ À ALEP.

0k 0 **Ston d'Islahié.** — Alt. : 480m.

La ligne va vers le S.-E. jusqu'au Kara Sou qu'elle traverse sur un Pt métallique, puis suit la rive g. du Kara Sou.

16k 0 **Ston de Meidan.**

Pt mét. sur un affluent du Kara Sou.

46k 0 **Ston de Radjoun.**

La ligne s'élève dans la vallée de l'Ouch Déré, affluent de l'Afrin Sou, puis va vers l'E. et décrit une courbe vers le S. à la traversée de l'Afrin Sou.

Pt mét. sur l'Afrin Sou.

Ston d'Azaz.

La ligne va vers le S.-E. jusqu'à Muslemieh.

74k 0 **Ston de Muslemieh.** — Alt. : 379m.

La ligne continue vers le S. jusqu'à Alep, parallèlement au Kuwaik Sou.

85k 0 **Ston d'Alep.** — Alt. : 376m. — Raccordement avec la ligne venant de Rayak.

SECTION D'ALEP À DJERABLOUS.

0k 0 **Ston d'Alep.**

La ligne emprunte jusqu'à Mouslemieh la voie qui vient d'Islahié.

11k 0 **Ston de Mouslemieh.** — Alt. : 379m.

Pt mét. sur le Kuwaïk Sou.

40k 0 **Ston d'Akhterin.**

56k 0 **Ston de Chobanbeg.**

76k 0 **Ston de Karagheuz.**

Pt mét. sur le Sajur tchaï.

88k 0 **Ston de Hulmen.**

110k 0 **Ston de Jahin.**

115k0 **Djerablous.** — Pt mét. sur l'Euphrate.

Pas de renseignements précis sur les autres sections de la ligne construite jusqu'à Ras el Aïn, à 210^{k} de Djerablous, puis de Bagdad à Samara (118^{k}).

EMBRANCHEMENT D'ALEXANDRETTE.

0^{k} 0 **St^{on} de Toprak Kaleh.**

La ligne se détache à dr. de la ligne d'Adana à Osmanieh et traverse un affluent du Djihoun. Elle s'engage ensuite dans le défilé de Toprak Kaleh.

19^{k} 0 **St^{on} d'Erzin.** — La bourgade est à 5^{k} à l'E.

26^{k} 5 **St^{on} de Karabasdan Tchiflik.**

La ligne se rapproche du rivage qu'elle suit, parallèlement, à distance.

36^{k} 5 **St^{on} de Deurtyol.** — A 5^{k} de Deurtyol, la ligne touche à la mer et passe à l'O. de la route d'Alexandrette.

P^{t} sur le torrent de Payas.

47^{k} 5 **St^{on} de Payas.**

Plusieurs ponceaux.

56^{k} 5 **St^{on} de Bab-i-Yunus.**

La voie laisse la route à dr. — Petites tranchées.

65^{k} 0 **Gare d'Alexandrette.**

II. — ROUTES.

ROUTE D'ANGORA À SIVAS ET ERZEROUM.

Les renseignements précis font défaut sur la viabilité d'une partie de cette route, notamment entre Angora et Sivas. Elle figurait dans le programme des routes à construire sur le modèle de nos routes européennes et ne peut être considérée, sur une partie du trajet, que comme une piste à caravanes, plus ou moins accessible aux voitures. En temps normal, les communications de Constantinople avec Sivas ou avec Erzeroum se font par les routes qui partent de la côte, de Samsoun pour Sivas, de Trébizonde pour Erzeroum. La route de Samsoun à Sivas était en construction en 1914; seule, celle de Trébizonde à Erzeroum était à peu près aménagée.

D'Angora à Sivas, il y a 420^k. La route va droit vers l'E. en remontant la vallée d'un affluent de l'Enguré Sou, puis passe dans le bassin du Kizil Irmak qu'elle traverse à Iaschy Han. Elle continue ensuite vers l'E. à travers la grande boucle que fait le Kizil Irmak vers le S. et rejoint ce fleuve à Sivas.

Les principales étapes sont les suivantes :

Iaschy Han, à 60^k environ d'Angora.

Yozgad, à 190^k. — Alt.: $1\,320^m$. — Yozgad est en communication directe avec Samsoun.

Akdagh Maden, à 315^k. — Alt.: $1\,250^m$ environ.

Ieni Han, à 385^k. — On rejoint la route venant de Samsoun.

Sivas, à 420^k. — Alt.: $1\,350^m$.

La ville est située dans une plaine, à 4^k au N. du Kizil Irmak, et arrosée par plusieurs affluents de ce fleuve; le plus important, à l'E., est le Murdan Sou. Ces cours d'eau font mouvoir un assez grand nombre de moulins. — Beaux jardins autour de la ville, produisant des fruits renommés. — Cultures de céréales. — Vieille citadelle de l'époque byzantine, en ruines. — Bazar très animé. — Fabriques d'étoffes en laine, de tapis. — Population : 45 000 h.

Sivas occupe une position maîtresse, au point de rencontre des principales lignes de communication de l'Asie Mineure. La route d'Angora

à Erzeroum y est croisée par celle de Samsoun à Diarbékir et Mossoul. De là, partent encore des routes allant vers le S.-O. à Césarée (Kaisarieh) et Konia, et vers le N. à Tokat.

De Sivas à Erzeroum, la route remontant la vallée du Kizil Irmak passe à *Koch Issar* (alt.: 1 336^{m}) à 35^{k} de Sivas, puis à *Zara* (alt.: 1 385^{m}) à 68^{k} de Sivas, où elle traverse le Kizil Irmak sur un pont de pierre. Elle continue à monter sur la rive gauche du fleuve jusqu'à ses sources, sur le flanc S. du Kizil Dagh (2 895^{m}) et par des altitudes supérieures à 1 800^{m} passe dans la vallée d'une petite rivière qui descend vers l'E., puis tourne au N. pour aller rejoindre le Kizil Irmak. Elle reçoit au voisinage de ce coude un affluent qui vient de l'E. La route remonte la vallée de cet affluent et arrive à *Gerjanis* (alt.: 1 890^{m}) à 180^{k} de Sivas, passe par un col à 2 300^{m}, puis descend dans la vallée du Chardaklou Sou qui vient rejoindre le Kara Sou, l'une des têtes de l'Euphrate, dans le bassin d'Erzindjian.

Erzindjian, à 2^{k} au N. du Kara Sou, est à 1 190^{m} d'altitude, à 260^{k} environ de Sivas, dans une plaine fertile où les cultures sont celles des régions tempérées d'Europe. — Population : 30 000 h. environ.

A partir de là, la route remonte la vallée du Kara Sou, puis s'en écarte pour éviter des gorges, passe à 1 900^{m} et redescend vers le Kara Sou qu'elle traverse sur un pont de pierre (Keutu Keupri) à 1 330^{m}.

Là vient se jeter le Tuzla Sou dont la route suit la vallée jusqu'à *Mamakatun* (alt.: 1 446^{m}) à 345^{k} de Sivas. Elle se rapproche ensuite du Kara Sou qu'elle traverse en face d'*Aschkaleh* (alt.: 1 720^{m}). — 390^{k} de Sivas. — A 6^{k} d'Aschkaleh, la route traverse de nouveau le Kara Sou dont elle suit la rive gauche jusque dans la plaine d'Erzeroum.

Erzeroum, à 1 900^{m} d'alt., est à 445^{k} de Sivas et à 865^{k} d'Angora. Les statistiques turques lui attribuent 120 000 h., ce qui paraît être exagéré. Comme Sivas, Erzeroum est un important nœud de routes. La ville est en communication avec Hassan Kaleh, dans la vallée de l'Araxe et avec l'Arménie russe par un col qui ne s'élève qu'à 2 020^{m} d'altitude à la traversée de la petite chaîne de Deveboyoun, fermant à l'E. le bassin d'Erzeroum. Là viennent encore aboutir des routes partant de Trébizonde, sur la Mer Noire, d'Olti, à la frontière russe, de Kharpout, de Bitlis, par Mouch et Khinis. Les anciennes défenses sans valeur ont été remplacées par des forts modernes qui s'alignent du N. au S. sur la chaîne de Deveboyoun et ses prolongements dans ces deux directions. Ils barrent les routes qui viennent de l'E.

ROUTE DE MERSINA À ADANA, MISSIS, OSMANIEH, AÏNTAB, BIREDJIK.

La route de Mersina à Adana a été fort négligée depuis la construction du chemin de fer. Si les ponts sont encore en bon état, beaucoup de caniveaux sont en ruine, ce qui oblige les voitures à faire un détour dans les champs voisins. Après quelques jours de pluie, la boue est telle qu'on ne peut plus passer qu'à cheval. — Largeur 6^{m}. — Fossés peu profonds de part et d'autre. — La route est parallèle au chemin de fer.

0^{k} 000^{m} *Mersina.* — V. p. 60.

6^{k} 435^{m} P^{t} sur le Kyzyl Déré. — L. 23^{m}. — l. 6^{m}. — Haut. au-dessus de la rivière 4^{m} 25.

10^{k} 860^{m} *Tarsous.* — V. p. 61. — Point d'arrivée de la route de Konia par les Portes de Cilicie. — V. p. 50.

26^{k} 550^{m} P^{t} maç. sur le Tarsous Tchaï. — L. 96^{m}. — l. 5^{m}50. — Haut. au-dessus de la rivière 4^{m} 25.

28^{k} 950^{m} P^{t} maç. — L. 27^{m}. — l. 6^{m} 65. — Haut. au-dessus de la rivière 6^{m}.

62^{k} 750^{m} *Adana.* — V. p. 62. — P^{t} maç. sur le Seihoun. — 17 arches. L. 250^{m}. — l. insuffisante pour 2 voitures de front.

La route continue directement à l'E. C'est une route ordinaire, non macadamisée, en beaucoup d'endroits en médiocre état.

86^{k} 900^{m} *Missis.* — P^{t} maç. de 8 arches, sur le Djihoun. — L. 150^{m}. — l. 5^{m} 50.

98^{k} 960^{m} P^{t} maç. sur le Sirkeli Tchaï. — L. 12^{m} 200.

104^{k} 600^{m} *Yaksivat* ou *Yarsuat* (Hamidieh).

124^{k} 300^{m} P^{t} maç. de 3 arches sur le Merjin Sou.

131^{k} 150^{m} *Yamaluk* ou *Mustafa Beyli.* — La route directe un peu plus courte, mais mauvaise après les pluies, évite Osmanieh.

149^{k} 650^{m} *Osmanieh.* — La route passant par Osmanieh rejoint la précédente à Devrischieh.

Pour ce trajet, voir p. 66.

161^{k} 000^{m} P^{t} maç. d'une arche sur un affluent du Khamis.

162^{k} 000^{m} P^{t} maç. d'une arche sur le Khamis. — L. 250^{m}. — Alt. 473^{m}.

177^{k} 000^{m} *Bagtché Khan.*

178k 600m Pt maç. d'une arche. — *Bagtché.* — Alt. : 480m. — La route s'élève vers le col.

190k 700m Col de l'*Amanus.* — Alt. : 960m. — Descente en lacets.

195k 500m *Kazanali.* — Alt. 580m. — Croisement de la route allant au N. à Marasch et au S. à Islahieh. — Celle-ci continue et rejoint la route d'Alexandrette à Alep.

229k 300m *Sakchegeuzu* ou *Serghik.* — Alt. : 701m.

232k 500m Col d'*Hassan Beyli.* — Traversée du Kurd Dagh. — Alt. : 1113m.

On rejoint la route directe d'Aïntab à Marasch et l'on suit cette route vers le S. E.

292k 000m *Aïntab.* — Alt. : 800m. — Aïntab est relié par une bonne route à Alep.

Une piste praticable aux voitures va de là jusqu'à Biredjik.

343k 000m *Biredjik.* — Alt. : 340m. — Bac sur l'Euphrate, — V. p. 74.

ROUTE D'ALEXANDRETTE À OSMANIEH.

Carrossable, mais traversant à gué plusieurs ruisseaux qui peuvent être un obstacle en temps de crue.

0k 000m *Alexandrette.* — V. p. 64.

La route suit la mer jusqu'au delà de Payas.

Entre le kil. 2 et le kil. 3,2 traversée à gué de 3 ruisseaux peu profonds.

6k 450m *Derbend* (Les Portes Syriennes). — Étroit passage entre la montagne et la mer.

7k 650m Traversée de l'ancienne muraille qui barrait le passage.

13k 680m Traversée à gué du Mersin tchaï. Elle peut devenir impossible pendant un jour ou deux lors des crues.

24k 150m *Payas.* — V. p. 64.

La route s'écarte de la mer.

33k 600m *Deurtyol* ou *Chokmerjumen.* — 3 000 h. — Caserne pour 2 bataillons.

Ici la route se divise. On peut passer par Toprak Kaleh ou par Erzin.

a) Par Toprah Kaleh.

45k 000m Pt maç. sur le Karabak Sou.

51k 500m *Gezenne.*

55k 500m Entrée du défilé des Portes de l'Amanus.

58k 350m *Toprak Kaleh.* — V. p. 64.

64^{k} 400^{m} Ou rejoint la route d'Adana à Osmanieh.
68^{k} 400^{m} *Osmanieh.* — V. p. 62.

b) par Erzin. — Cette route est plus courte que la précédente de près de 10^{k}, mais elle a de fortes pentes, décrit des courbes et traverse à gué plusieurs ruisseaux.

45^{k} 860^{m} *Erzin.*
58^{k} 750^{m} *Osmanieh.*

ROUTE DE DIARBÉKIR À SIVAS.

Cette route accessible aux voitures, mais en mauvais état, est considérée comme très difficile pendant les trois mois d'hiver. C'est une des grandes voies de communication de l'Asie Mineure. Elle est suivie par une ligne télégraphique, sauf aux environs de Malatia où la ligne coupe au court. — De Diarbékir à Sivas 435^{k}. Les caravanes mettent 14 jours en été, 18 en hiver.

Partant de *Diarbékir* la route évite les gorges du Tigre et va directement au N.-O. Elle passe au pied d'*Arghana*, traverse l'Arghana Sou sur un pont de pierre et atteint *Arghana Maden* (7 000 h.), centre important d'exploitation de mines de cuivre à 1 000^{m} environ d'altitude. De Diarbékir à Arghana Maden 55^{k}.

D'Arghana Maden à Mamouret-ul-Azis ou Mesreh 60^{k}. La route suit la vallée étroite de l'Arghana Sou, contourne le lac Gueuldjik à l'E., par 1 200^{m} environ d'altitude et continue vers le N.-O. jusqu'au-dessous de *Kharpout* (25 000 h.).

Cette vieille forteresse située à 1 400^{m}, sur une colline escarpée, dominant une plaine fertile, est aujourd'hui délaissée pour la ville moderne qui s'est fondée à 5^{k} de distance dans la plaine et sur la route. C'est *Mamouret-ul-Azis* ou *Mesreh*, qui compte déjà 8 000 h. et qui est la capitale du vilayet. Mamouret-ul-Azis est un centre important de routes. Là vient aboutir, venant de l'E., une route qui a pour origine d'une part Erzeroum, de l'autre Mouch et le lac de Van. Ces deux routes se réunissent près de Chevelik, à 170^{k} à l'E. de Mamouret. De Mamouret à Erzeroum par Chevelik 325^{k}. De Mamouret à Mouch 255^{k}.

De Mamouret-ul-Azis à Malatia 95^{k}. La route fait un grand crochet vers l'O. On traverse l'Euphrate en bac et l'on aboutit à Malatia, à 1 050^{m} d'altitude au bord d'une plaine très fertile. *Malatia* aurait, suivant les documents d'origine turque, 60 000 h. dont 48 000 musulmans, Tucs, et Kurdes. Elle exporte du coton, de l'opium, du riz, des céréales, des fruits séchés. De Malatia une piste conduit à Marasch, à 165^{k}.

De Malatia à Sivas, 225^{k}. La route va vers le N.-O. et traverse sur un pont de pierre le Tadhma Sou, affluent de l'Euphate. Elle passe à *Hekim Khan* (1 159^{m}) *Hassan Chelebi* (1 310^{m}), s'élève sur de hauts plateaux, au point de partage des eaux entre l'Euphrate et le Kizil Irmak (1 846^{m}), un peu au delà d'Aladja Khan, puis redescend à *Kangal* (1 631^{m}), remonte à 1 965^{m}, après Deliki Tach, passe à *Ulach* (1 375^{m}) et, traversant le Kizil Irmak zur un pont de pierre de 15 arches, aboutit à *Sivas* à 1 350^{m} d'altitude.

ROUTE DE PERSE À BAGDAD
PAR KERMANCHAH ET KHANIKINE.

Cette route part de Hamadan, d'où l'on bifurque sur Téhéran et Ispahan. C'est une simple piste, accessible aux voitures, mais fréquentée surtout par des caravanes. Elle est jalonnée sur tout son parcours par une ligne télégraphique. De Hamadan à Bagdad 505^{k}.

De *Hamadan,* l'ancienne Ecbatane, située à la base du mont Elvend (3 270^{m}) à 1 877^{m} d'alt. la route, contournant l'Elvend à l'O. traverse un col et par Assadabad descend dans la plaine de *Kengaver,* gros bourg, à 75^{k} de Hamadan.

De Kengaver à Kermanchah 78^{k} par *Zagné* (village) et *Bisoutoun* au pied d'un escarpement célèbre par ses inscriptions anciennes. C'est là qu'on quitte le pays persan pour entrer en pays kurde. *Kermanchah,* dans une plaine fertile, est à 1 470^{m} d'alt. 60 000 pèlerins y passent chaque année. Un petit hôpital est entretenu par les droits de sortie prélevés sur les cercueils qu'on transporte en terre sainte.

De Kermanchah à Kérend 95^{k}. Une chaîne de collines sépare la plaine de Kermanchah de celle de Mahidecht qui lui est parallèle. Étape à *Mahidecht* (petit village). 2e étape à *Harounabad* (petit village). *Kérend,* gros bourg de 600 maisons sur une colline dominée par un escarpement, cultures et jardins dans la plaine au pied du bourg qui est à 1 650^{m} d'alt.

De Kérend à Serpol 45^{k}. A 12^{k} de Kérend, col à 1 637^{m} sur la ligne de partage des eaux allant au Karoun et au Tigre. Défilé dans la vallée à 12^{k} plus loin que la route évite. Elle redescend dans la vallée par des lacets, puis débouche dans la plaine de Bechiveh. Elle en sort au village de *Miankul* (722^{m}) et atteint la vallée de l'Elvend ou Holouan. Pont de 2 arches sur un affluent de l'Elvend à *Serpol* ou *Sir-i-Pul* (40 maisons).

De Serpol à *Kasr-i-Chirin,* bourg à 335^{m} d'alt. sur la rive dr. du Holouan, 30^{k}.

De Kasr-i-Chirin à Khanikine 32^{k}. A 15^{k} de Kasr-i-Chirin le fort de

Kaleh Sebzi surveille la frontière qui est à 5^{k} plus loin. Elle est marquée par des tours fortifiées. *Khanikine* ou Hannéguin est à 12^{k} de la frontière, dans une longue palmeraie qui suit les bords de l'Holouan. Sous les dattiers, les jardins clos de murs ont une végétation touffue d'orangers, de citronniers, de grenadiers, de figuiers, de mûriers. Le changement de pays, quand on vient de Perse, est impressionnant. Khanikine est à 380^{m} d'alt., 700 maisons, 4 500 h. dont 2 500 Kurdes.

De là jusqu'à Bagdad, 150^{k}. La route est en plaine. Les dernières ondulations cessent à *Kizil Robat*, dans la vallée du Diala Sou, à 32^{k} de Khanikine.

De Kizil Robat à *Chehraban* 28^{k}. La route, déjà avant d'atteindre Kizil Robat est très mauvaise après les pluies et constamment embourbée Elle est coupée par des canaux d'irrigation.

De Chehraban à Bakouba 40^{k}. *Bakouba*, sur le Diala Sou, a 6 000 h. On y traverse la rivière sur un pont de bateaux qu'il faut retirer au moment des crues.

De Bakouba à Bagdad 50^{k}. Le seul obstacle est le vieux canal de Nahrawan, large et plein de boue en temps de crue. Mais la plaine, au printemps, est souvent inondée à l'E. de Bagdad. Lors des très fortes crues l'eau arrive même jusqu'aux murailles de la ville.

INDEX ALPHABÉTIQUE.

A

Pages.

labazar..... 24
lana..... 62, 125
lana (Gare)..... 118, 120
ion Kara Hissar..... 27
ion Kara Hissar (St^on)... 105, 115
ımedlar (St^on)..... 103
ımedli (St^on)..... 99
ıwaz..... 93
din..... 35
din (St^on)..... 109
ntab..... 66, 126
randji Derbend (St^on))..... 119
. Bounar (St^on)..... 116
chéir (lac)..... 28
chéir (St^on)..... 115
chéir (ville)..... 29
. Dagh..... 31
dagh Maden..... 123
. Hissar (St^on)..... 106, 113
hterin (St^on)..... 121
kar Kouf (lac)..... 85
kar tchaï (rivière)..... 28
Köpru..... 52
ıchéir (rivière de)..... 32
ıchéir (St^on)..... 101
ıchéir (ville)..... 33
ı Dagh..... 47
ıdja (St^on)..... 119
ıyund (St^on)..... 115
ep..... 68
ep (St^on)..... 121
exandrette..... 64, 126
exandrette (gare)..... 122
kan (St^on)..... 101
ıi Keuï (St^on)..... 116
in Keupru..... 78
ıanus (col de l')..... 126

Pages.

Amanus (montagne)..... 48
Amara..... 87, 92
Ana..... 79
Anavarza..... 63
Anavarza (colline de)..... 56
Angora..... 26
Angora (St^on)..... 117
Antitaurus (montagne)..... 47
Appa (St^on)..... 110
Argée (mont)..... 29
Arghana..... 127
Arghana Maden..... 127
Arghana Sou..... 73
Arifié (St^on)..... 113
Arik Euren (St^on)..... 118
Aschkaleh..... 124
Atché (St^on)..... 109
Ayas..... 62
Ayas (baie de)..... 57
Ayasoulouk..... 33
Ayasoulouk (St^on)..... 108
Azari-Keuï (St^on)..... 115
Azaz (St^on)..... 121
Azizié..... 49
Azizié (St^on)..... 108

B

Baba Dagh..... 34
Bab-i-Yunus (St^on)..... 122
Babylone..... 87
Bagdad..... 86, 87, 129
Bagtché..... 66, 126
Bagtché (col de)..... 66
Bagtché (tunnel de)..... 68
Bagtché Khan..... 125
Baïndir..... 33
Baïradi (Halte)..... 97
Bakir tchaï..... 33

Bakouba 129
Baladiz (St^on) 111
Balakich-Junction (St^on) 108
Bal Mahmoud (St^on) 104
Banaz (St^on) 104
Bassorah 92
Batman Sou 73
Bayas 64
Bedernadik 53
Beïlan (col de) 65
Beïrakli 42
Beled 83
Belemedik (tunnel de) 52
Bergama 33
Bey Chêir (lac) 46
Beylik Ahour (St^on) 116
Beylik Keupru (St^on) 117
Biledjik 25
Biledjik (St^on) 114
Biredjik 72, 74, 126
Bitcher (St^on) 116
Bogaz Caïvé (St^on) 106
Bostandjik (St^on) 112
Botan Sou 73
Boudja 41
Boudja (St^on) 107
Boudjeli (St^on) 110
Boulgourlou 46
Boulgourlou (St^on) 119
Bourbanlé (St^on) 109
Bournarbachi 42
Bournabat 42
Bouyouk Dervent (St^on) 113
Bouyouk Tchobanlar (St^on) 115
Bozanti (St^on) 119
Bozanti Han (bassin de) 50
Boz Dagh 32
Bozyuk (St^on) 114
Bulgar Dagh 47
Bulgar Maden 50

C

Cadmus (montagne) 34
Caïque 33
Casamir Junction (St^on) 107
Cassaba (ville) 33
Cassaba (St^on) 99
Caystre (fleuve) 33
Césarée 46
Chakir Pacha (St^on) 118, 120
Chamli (St^on) 109
Chapali (St^on) 110
Chardak (St^on) 110
Chatal Junction (St^on) 108
Chat-el-Arab (fleuve) 92
Chat-el-Haï (rivière) 84
Chehraban 129
Chevelik 127
Chifté Kavé (St^on) 109
Chighili (St^on) 97
Chinafieh 91
Chobanbeg (St^on) 121
Chobanissa (St^on) 99
Chokmerjumen 126
Chonar Dagh 34
Chouster 93
Cilicie (plaine de) 55
Cilicie Trachée 47
Cordelio 42
Cordelio (St^on) 97
Ctesiphon 87

D

Daoudi Dagh 63
Dede Dagh 63
Deirmendjik (St^on) 108
Demirdji Dagh 31
Denizli 35
Derbend 126
Déré Keuï (St^on) 101
Dérindjé (St^on) 113
Der Zor 79
Deurtyol 126
Deurtyol (St^on) 122
Deuyer (St^on) 115
Devilikeuï (St^on) 107
Diala Sou 73
Diarbékir 75, 127
Dil Iskélessi (St^on) 112
Dinaïr (St^on) 110
Dinawieh 91
Dibene Sou 73
Djebel Hamrin 73
Djebel Nour 63
Djellat (St^on) 108
Djerablous 68, 121

Djezireh ibn Omar 77
Djihau (domaine)..... 58
Djihân ou Djihoun (fleuve). 49, 56
Djouma Dagh..... 33
Djumovassi..... 107
Dorak (St^on)..... 119
Dumanly Dagh..... 33
Dumbelek Dagh..... 47

E

Egherdir (St^on) 111
El Kaim..... 72
Elvanlar (St^on)..... 103
Emir Aalem (St^on)..... 98
Emir Dagh..... 29
Enguré Sou (rivière)..... 26
Ephèse..... 34
Erbil..... 78
Eregli (ville)..... 46
Eregli (lac de)..... 46
Eregli (St^on)..... 119
Eren Keuï (St^on) 112
Erzeroum..... 124
Erzin 127
Erzin (St^on)..... 122
Erzindjian 124
Eskichéir..... 25
Eskichéhir (St^on) 115, 116
Et Tor (plateau de)..... 76
Euphrate (fleuve)..... 71
Euphrate (navigation)..... 80, 91
Evdjiler (St^on)..... 110

F

Fao..... 93
Feloudja..... 79

G

Garmat Ali..... 85
Gasli Gheul Hamam (St^on)..... 115
Gerjanis 124
Gezenne 126
Giaour Dagh..... 48
Gök Sou..... 49
Gondjeli Junction (St^on)..... 116
Grand Zab (rivière)..... 73
Guebzeh (St^on)..... 112
Guedjik Hammani (St^on)..... 105
Guediz tchaï (fleuve)..... 31
Gueivé 24
Gueivé (St^on)..... 113
Guemlek..... 24
Gueuz Tépé 41
Gueuz Tépé (St^on)..... 112
Gulek (St^on)..... 118
Gulek Boghaz..... 50
Gunaï Keuï (St^on)..... 102
Gygée (lac) 32

H

Hadjilar 42
Hadjin 49
Hadji Teleb (St^on)..... 117
Hagia Triada 42
Haïdar Pacha (gare) 112
Halka Bounar (gare) 96
Hamadan 128
Hamidié (St^on)..... 110
Hannéguin..... 129
Harounabad..... 128
Harta (St^on)..... 108
Hasan Dede Gheul..... 56
Hassan Beyli (col de)..... 126
Hassan Chelebi 128
Hekim Khan 128
Herbeyli (St^on)..... 108
Héréké (St^on)..... 112
Hermus (fleuve) 31, 33
Hilleh..... 90
Hindieh (barrage de) 84
Hit 73, 79
Horos Keuï (St^on)..... 98
Horsunlu (St^on)..... 109
Hulmen (St^on) 121

I

Iaschy Han..... 123
Ieni Han..... 123
Ilgin (lac)..... 29
Ilgin (ville) 29

Ilgin (St^on) 116
Ilidscha 41
Imbarus (montagne) 47
Inaï (St^on) 103
In Eunu (St^on) 114
Injirlik (St^on) 120
Irasli 35
Ishaklou (St^on) 115
Ishanich (St^on) 115
Islahié 68
Islahié (St^on) 120
Ismid (golfe de) 24
Ismid (ville) 24
Ismid (St^on) 113
Ismid à Angora (route d') 27
Isnik 24
Issus (plaine de) 64

J

Jahin (St^on) 121
Jilan Kaleh 55

K

Kachin Han (St^on) 118
Kadin Han (St^on) 116
Kaklik (St^on) 110
Kakloudja 42
Kaleh Sebzi 128
Kandili Sou (rivière) 25
Kangal 128
Kapaklar (St^on) 103
Kapakli (St^on) 106
Karabounar (St^on) 108
Kara Dagh 29
Kara Dagh 45
Karadja Dagh 29, 75
Karaghadjili (St^on) 106
Karagheuz (St^on) 121
Kara Keuï (St^on) 114
Kara Kouyou (St^on) 103, 110
Karaman 45
Karaman (St^on) 119
Karapounar (St^on) 119
Karasbadan Tchiflik (St^on) 122
Kara Sou (rivière) 25
Kara Sou (Euphrate) 71
Karatach (près Smyrne) 41
Karatasch (Cilicie) 62
Karatasch (cap) 56
Kartal (St^on) 112
Karyndjali Dagh 32
Kasr-i-Chirin 128
Katakékaumène 31
Kazanali 66
Kazeméin 90
Kehia Oglou (St^on) 118, 120
Kengaver 128
Kerbéla 90
Kérend 128
Kerkouk 78
Kermanchah 128
Ketchi Bourlou (St^on) 111
Khanikine 129
Khanis tchaï 66
Kharpout 127
Khorsabad 77
Kifri 78
Killis 67
Kinlik (St^on) 101
Kiosk (St^on) 109
Kirkaghadj (St^on) 106
Kirkavé (St^on) 109
Kislar Kaleh 64
Kizil Robat 129
Kizil Toprak (St^on) 112
Koch Issar 124
Kodja Bach (St^on) 110
Konaklar (St^on) 101
Konia 30
Konia (St^on) 116, 118
Korkun Sou 47
Korna ou Kourna 85
Kos Bounar (St^on) 108
Koulé Eunu (St^on) 111
Koutché Kissik (St^on) 115
Koutchouk Menderch (fleuve) ... 33
Kout-el-Amara 92
Koweit (baie de) 93
Koweit (ville) 93
Kudebes (St^on) 117
Kurd Dagh 48
Kurk Kulak 63
Kutahia 27
Kutchuk Keuï (St^on) 104
Kuyujak (St^on) 109
Kyass (St^on) 107

L

Lefké (St^on) 114

M

Magnésie 32
Magnésie (St^on) 98, 105
Mahidecht 128
Malatia 127
Malatia (plaine de) 72
Mali Keuï (St^on) 117
Mal Tépé (St^on) 112
Mamakatun 124
Mamoureh 68
Mamoureh (St^on) 120
Mamouret-ul-Aziz 127
Mandassoun (St^on) 119
Manissa 32
Marasch 67
Mardin 76
Méandre (Fleuve) 34
Meander Siding (Garage) 109
Meïdan (St^on), ... 116, 120
Mékedjé (St^on) 114
Menemen 33
Ménémen (St^on) 98
Mersina 60, 125
Mersina (Gare), ... 117
Meskene 72
Mésogis (montagne), ... 33
Mesreh 127
Mezaroluk 51
Miankul 128
Michaïli (St^on) 106
Milet 35
Missis 62, 125
Missis (massif de) 63
Missis (St^on) 120
Mohammerah 86, 93
Monavak (St^on) 100
Mossoul 77
Mountéfik 91
Mourad Dagh 31
Mouradié (St^on) 98
Mourad Sou 72
Mouseyeb 90
Mouslemieh 68
Mouslemieh (St^on) 121
Mustafa Beyli 125

N

Nahr Seklawieh (rivière) 85
Nahrwan (canal de) 85
Nasrieh 91
Nazli (St^on), ... 109
Nedjef 91
Ninive 77
Nisibin ou Nisib 77

O

OEdemich 33
OEdemich (St^on), ... 108
Omourla (St^on) 109
Orfa 75
Osmanieh 62, 125, 127
Osmanieh (St^on) 120
Otourak (St^on) 104
Ouchak (St^on) 103
Ouloudjak (St^on) 97
Oulou Kichla (St^on) 119
Ourfa 75
Ourghanli (St^on) 99
Ouzoum Dagh 63

P

Paradise Junction (St^on) 107
Payas 64, 126
Payas (St^on) 122
Pendik (St^on) 112
Pergame 33
Petit Zab (Rivière) 73
Petrola (Halte) 97
Polatli (St^on) 117
Pont des Caravanes (St^on) 107
Portes de Cilicie 50
Pounar-Bachi (St^on) 116
Poursak (rivière) 25

Q

Quarantina 41

R

Radjoun 68
Radjoun (St^on) 121
Ras el Aïn 81
Ras el Khanzir 48
Roum Kaleh 72

S

Sabandja (lac) 23
Sabandja (St^on) 113
Saboundji Bounar (St^on) 115
Sakaria (fleuve) 23, 24
Sakchegeuzu. 126
Salbacus (montagne) 34
Salikli (St^on) 100
Samara 81, 91
Samawa 91
Samosate 72
Samsoun Dagh 35
Sandjak Kalessi 36
Sardes 32
Sardes (St^on) 100
Sarhanli (St^on) 106
Sari Keuï (St^on) 116
Sazélar (St^on) 117
Scala Nova 34
Seihoun (fleuve) 49, 56
Séleucie 87
Seraï Ini (St^on) 116
Seraikeuï (St^on) 109
Sergik 126
Serpol 128
Sevdi Keuï 42
Sevdi Keuï (St^on) 107
Séverek 75
Sidrova (St^on) 119
Sindjan Keuï (St^on) 117
Sindjar (monts) 74
Sindjar (ville) 74
Sipyle (montagne) 33
Sir-i-Pul 128
Sis 62
Sivas 123, 128
Smyrne (golfe et baie) 36
Smyrne (gares) 95, 107
Smyrne (ville et port) 37
Sokia (St^on) 108
Soma (St^on) 106
Souk-el-Chïoukh 87, 92
Suléimanli Dagh (St^on) 106
Sultan Dagh 29
Sultan Hissar (St^on), ... 109
Sutledj Junction (St^on) 110

T

Taoudji Keuï (St^on) 116
Tarse (Voir Tarsous.)
Tarsous 60, 125
Tarsous (St^on) 118
Tarsous tchaï 56
Taurus (montagne) 46
Tavchandjil (St^on) 112
Tchaï (St^on) 115
Tchakyt tchaï 49
Tcharbembou (rivière) 45
Tchayan (St^on) 119
Tchékurler (St^on) 115
Tchiflik (St^on) 106
Tchiftché Khan (St^on) 119
Tchorouk (rivière) 34
Tchoumra (St^on) 118
Tchukur Hissar (St^on) 114
Tekrit 87
Tel Hélif 81
Thomaso (St^on) 97
Thyrah 33
Tigre (fleuve) 73
Tigre (navigation) 80, 92
Tireh (St^on) 108
Tmole (montagne) 32
Toprak kaleh 64, 68, 126
Toprak kaleh (St^on) 120, 122
Torbäli Junction (St^on) 108
Toumlou Pounar (St^on) 104
Tour Abdin 76
Touzla (St^on) 112
Triada (Halte) 97
Trianda (St^on) 108
Tutun Tchiflik (St^on) 113

U

Ulach 128

V

Vaisia ou Veigia (St^on) 120
Vézir Han (St^on) 114

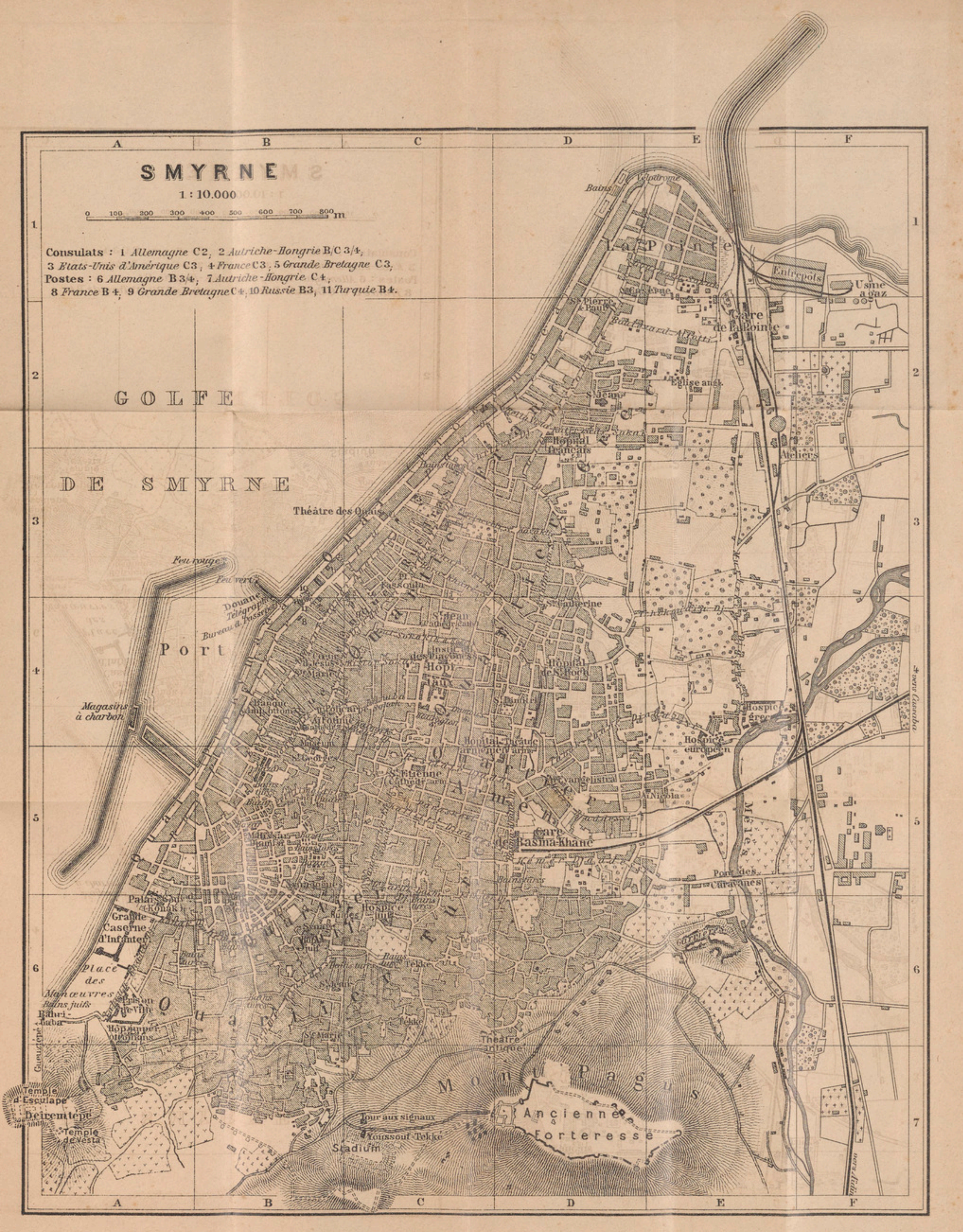
Y

Yaksivat ou Yarsuat 125
Yamaluk 125
Yaremdja (St^on) 113
Yarzuat (St^on) 120
Yassan (St^on) 115
Yénidjeh (St^on) 118, 119
Youmourtalik 62
Youmurtalik (baie de) 56
Yozgad 123

Z

Zamanti Sou 47, 49
Zara 124
Zeitounli (St^on) 118, 120
Zilleh 30

ASIE MINEURE, SYRIE, MÉSOPOTAMIE


SMYRNE
1 : 10.000
0 100 200 300 400 500 600 700 800 m
Consulats : 1 Allemagne C2, 2 Autriche-Hongrie B/C 3/4,
3 Etats-Unis d'Amérique C3, 4 France C3, 5 Grande Bretagne C3,
Postes : 6 Allemagne B3/4, 7 Autriche-Hongrie C4,
8 France B4, 9 Grande Bretagne C4, 10 Russie B3, 11 Turquie B4.
GOLFE DE SMYRNE
Port
La Pointe
Vélodrome
Bains
Entrepôts
Usine à gaz
Gare de la Pointe
Caserne
St Pierre & Paul
Boulevard Allatti
Eglise angl.
St Jean
Hôpital français
Ateliers
Théâtre des Quais
Feu rouge
Feu vert
Douane
Télégraphe
Bureau à passeports
Kassouna
St Catherine
St Jean cathédrale
Hôpital des Sœurs de Marie
Hôpital de St Roch
Magasins à charbon
Banque
Pharmacie
Hospice grec
Hospice européen
Hôpital-Théâtre arménien
St Etienne cathédrale
Arc évangélisme
St Nicolas
Gare des Basma-Khane
Mélas
Port des Caravanes
Palais du Konak
Grande Caserne d'Infanterie
Hospice juif
Synagogue
Place des Manœuvres
Bains juifs
Bahri-Baba
Prison de ville
Hôpital grec
Tekké
St Marie
Théâtre antique
Mont Pagus
Ancienne Forteresse
Tour aux signaux
Youssout-Tekké
Stadium
Temple d'Esculape
Deirentépe
Temple de Vesta
Guevzetépé
Sans Cassade
A B C D E F
1 2 3 4 5 6 7

C. E. R. O. Centre d'Etudes et de Recherches sur le Orient contemporain
Ifpo Bibliothèque Beyrouth

Ifpo
Bibliothèque
Beyrouth